



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 07]

नई दिल्ली, सोमवार, जनवरी 5, 2015/पौष 15, 1936

No. 07]

NEW DELHI, MONDAY, JANUARY 5, 2015/PAUSA 15, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 दिसम्बर, 2014

सं. टीएमपी/30/2014-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त हार्बर मोबाइल क्रेन्स (एच एच सी) के प्रशुल्क सीमा निर्धारण प्रस्ताव को निम्नलिखित आदेशानुसार निपटाता है। तथा यह आदेश विशेष रूप से किसी एक सेवा प्रदाता पर नहीं बल्कि पीपीटी में सभी सेवा प्रदाताओं पर समान रूप से लागू होगा।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण**केस सं. टीएमपी/30/2014.पीपीटी**

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(प) श्री टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

(पप) श्री सी. बी. सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(नवम्बर, 2014 के 28वें दिन पारित)

यह मामला हार्बर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के प्रशुल्क सीमा निर्धारण किसी एक सेवा प्रदाता के संदर्भ में नहीं बल्कि पीपीटी के सभी सेवा प्रदाताओं पर समानरूप से लागू पारादीप पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से सम्बंधित है।

2. यह याद किया जाए कि पीपीटी पर स्थापित हार्बर मोबाइल क्रेन प्रयोग के प्रशुल्क निर्धारण से सम्बंधित पीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव को इस प्राधिकरण ने अपने दिनांक 30 दिसम्बर, 2009 के आदेश द्वारा निपटान किया था। यह आदेश भारत सरकार के राजपत्र दिनांक 12 जनवरी, 2010, राजपत्र संख्या 21 द्वारा अधिसूचित किया गया था। पीपीटी पर एचएमसी के प्रयोग का प्रशुल्क दिसम्बर, 2009 में इस प्रकार निर्धारित किया गया था कि यह प्रशुल्क सीलिंग दर थी तथा सामान्य रूप से पीपीटी पर लागू थी तथा किसी एक (विशिष्ट) सेवा प्रदाता से सम्बंधित नहीं थी। जैसा कि प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 के उप-खण्ड 7.2 में इंगित किया गया था और भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 15 दिन समाप्ति से तीन वर्ष के लिए वैध था।

3.1 जून, 2014 में पी पी टी ने 1000 टन धरिता की एच एम सी का प्रशुल्क निर्धारित करते हुए 2 विभिन्न प्रस्ताव जमा किए। यह बताना है कि एच एम सी के प्रयोग के सामान्य प्रशुल्क की वैधता 26 जनवरी, 2013 को समाप्त हो गई तथा पी पी टी के द्वारा पहला प्रस्ताव एच एम सी के प्रशुल्क को जनवरी 2013 के बाद निर्धारित करने हेतु था, इसने दूसरा प्रस्ताव जमा किया जो कथित अतिरिक्त एच एम सी के प्रशुल्क निर्धारण हेतु था कि पी पी टी अतिरिक्त एच एम सी को कार्य पर लगाने हेतु निविदा आमंत्रित करने जा रहा है।

3.2 इस सम्बन्ध में हमारे पत्र दिनांक 20 जून, 2014 के पत्र द्वारा तुरन्त पी पी टी को सूचित किया कि जो दो प्रस्ताव दिनांक 6/7 जून और 7 जून, 2014 को पी पी टी ने दो तरह की प्रशुल्क दर प्राप्त करने हेतु, एक ही धारिता वाली एच एम सी (100 टन एच एच सी) के लिए दिए हैं वे प्रशुल्क मार्गदर्शी 2005 की धारा 7.2 के अनुरूप नहीं हैं। इसलिए पी पी टी को अनुरोध किया गया था कि अपने प्रस्तावों को नये स्वरूप में संशोधित कर, कानून सम्मत पी पी टी पर एच एम सी के प्रयोग का एक समान शुल्क निर्धारण जो कि किसी एक (विशिष्ट) सेवा प्रदाता से सम्बन्धित न हो तथा अतिरिक्त एच एम सी के अधिकार व व्यवस्था की स्पष्टता के साथ प्रस्तुत करें।

3.3 आगे, पी पी टी ने नई क्रेन के लिए उच्च प्रशुल्क का प्रस्ताव इस आशय से सोचकर रखा था कि उच्च उत्पादकता वाली नई क्रेन से सेवा प्रदाता को अच्छी दर प्राप्त हो। पी पी टी से अनुरोध किया गया था कि कुशलता से जुड़े प्रशुल्क का प्रस्ताव करें, इस तरह अच्छी कुशलता हेतु प्रोत्साहन तथा निर्धारित मानकों से कम कुशलता हेतु प्रोत्साहन प्राप्त हो। यह भी पी पी टी के संज्ञान में लाया गया था कि कुशलता से जुड़ा प्रशुल्क ढांचा अन्य चीजों के साथ स्थिति के अनुरूप होगा जब 100 टन से अलग विभिन्न क्षमता वाली क्रेन प्रयोग में लायी गई हो।

4.1 इस भूमिका में पी पी टी ने अपने 17 जुलाई, 2014 के पत्र द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेन (एच एम सी) के प्रयोग का प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव जमा किया। पी पी टी के द्वारा दिये गये प्रस्ताव के जो मुख्य सुझाव थे वे संक्षेप में निम्नलिखित हैं।

- (i) इस की गणना एक एच एम सी की वास्तविक वार्षिक प्रहस्तन क्षमता 2 मिलियन मीट्रिक टन को ध्यान में रख कर की गई है। यह निष्कर्ष 2007-08 से 2013-14 तक एच एम सी द्वारा कार्गो के वास्तविक प्रहस्तन का औसत निकाल कर किया गया है।
- (ii) हार्बर मोबाइल क्रेन की कीमत इस के निर्माता द्वारा प्रस्तावित किये गये बजटीय आधार पर ली गयी है। जो 34.30 लाख यूरो है और 2.70 लाख यूरो इसके परिवहन की लागत के लिए माने गये हैं। सीमा शुल्क 25% माना गया है। सभी समावेशी लागत की गणना भारतीय रुपए में 3700 लाख रुपए की गई है और 2.70 लाख अपफ्रंट प्रीमियम, ब्याज और कार्यशील पूंजी की अतिरिक्त राशि 950 लाख रुपए मान कर एच एम सी की कीमत 4650 लाख मानी गयी है।
- (iii) विभिन्न मदों के अन्तर्गत परिचालन व्यय टीएएमपी द्वारा निर्धारित स्तर से लिए लिए गये हैं। यद्यपि इन मदों पर वास्तविक व्यय अधिक हैं, जैसा कि पुर्ज विदेशों से लिये जाने हैं और उनका भुगतान विदेशी मुद्राओं में किया जाना है। एच एम सी की उच्च कीमत को लागू करने से यह पीपीटी पर कार्गो की प्रहस्तन लागत में वृद्धि करेगा जो ग्राहकों को हतोत्साहित और परिणाम में कार्गो आस-पास के बंदरगाहों के लिए विस्थापित हो जाएगा।
- (iv) पारादीप पोर्ट में हार्बर मोबाइल क्रेन का स्थापन तेजी से कार्गो निकासी के लिए बुरी तरह से आवश्यक है, ताकि उत्पादकता और समग्र लाभप्रदता में वृद्धि हो। पीपीटी लाइसेंस देने और राजस्व कमाने के लिए बहुत उत्सुक नहीं है बल्कि इसकी उत्सुकता अधिक कार्गो का प्रहस्तन करने में है जो एच एम सी स्थापन से पीपीटी की कार्य क्षमता को बढ़ाएगा।
- (v) 27.06.2014 को भुवनेश्वर में एक केस (उच्च न्यायालय में एच एम सी का कुछ मामला) की संयुक्त सुनवाई के दौरान परिचालकों द्वारा वृद्धि प्रावधान करने के लिए जोर दिया जा रहा था क्योंकि परिचालन व्यय में ईंधन और श्रम लागत जो औसत से अधिक उच्च दर पर हर साल बढ़ रही हैं। इस को देखते हुए यह प्रस्ताव किया जाता है कि बढ़ोतरी दर कीमत इंडेक्स के 60% पर जो पीपीटी के अन्य प्रोजेक्ट्स के लिए भी है उच्चतम सीमा 3% से अधिक न हो। ऊपर वर्णित बातों को ध्यान में रख कर निर्धारण दर विदेशी कार्गो के लिए 82.45 तथा तटवर्ती के लिए 49.47 बैठती है।

4.2 पीपीटी द्वारा गणना की एच एम सी की प्रतिटन दर का कीमत विवरण निम्न प्रकार है:-

क्र.सं.	विवरण	आधार			कार्यान्वयन	लाख में
I.	100 टन मोबाइल हार्बर क्रेन की कीमत (लाख में) (डब्ल्यू डी वी) (2963.70 लाख वास्तविक)					3700.00
	अन्य खर्च (मशीन संचालन हेतु अन्य आवश्यक सुविधाएं, अपफ्रंट प्रीमियम ब्याज तथा कार्यशील पूंजी अतिरिक्त के साथ)		अन्य खर्चों का विवरण	लाख में	-	950.00
		1.	विभिन्न देनदार (2 महीने)	150.00		
		2.	अपफ्रंट प्रीमियम	750.00		
		3.	कल पुर्जे	50.000		
			कुल	950.00		
	कुल पूंजी कीमत				-	4650.00

II	वार्षिक क्षमता (मिलियन टन में)			2..00
III	प्रचालन कीमत			
(अ)	ईंधन की कीमत	(वास्तविकतानुसार)	0.08 ली / टन रेट प्रति ली. 72 /—	115.20
(ब)	मरम्मत तथा अनुरक्षण कीमत (उपकरण की कीमत के 5% की दर से) (टी ए एम पी के अनुसार)	यांत्रिक उपकरण की कीमत का 5%	5% * 3700 लाख	185.00
(स)	बीमा (टी ए एम पी के अनुसार)	यांत्रिक उपकरण की कीमत का 1%	1% * 3700 लाख	37.00
(द)	अवमूल्यन (टी ए एम पी के अनुसार)	कम्पनी एक्ट में वर्णित मानदंडों के अनुसार	10.34% * 3700 लाख	382.58
(क)	लाइसेंस शुल्क	आधार दर के अनुसार	1200 प्रति महीना, 12 महीने	0.14
(ख)	अन्य खर्च I के 5% की दर से। (टी ए एम पी के अनुसार)	कुल निर्धारित सम्पत्ति का 5%	5%* 700 लाख	185.00
	कुल (क्रम संख्या अ से ख)			904.92
IV	16% की दर से आर ओ सी ई (अवमूल्यन के सामंजस्य के बाद)	लगाई गई पूँजी का 16%	16%* 4650 लाख	744.0
V	कुल कीमत तथा निवेश पर आय		III + IV	1648.92
VI	किराया प्रशुल्क प्रति शिफ्ट			
VII	किराया प्रशुल्क प्रति टन (विदेशी)		1648.92 लाख / 2 मिलियन	82.45
VIII	किराया प्रशुल्क प्रति टन		60%*, 82..45	49.97

4.3 पी पी टी के दिनांक 17 जुलाई, 2014 के पत्र से यह देखा गया कि इस सम्बन्ध में पी पी टी मानक दर का प्रारूप नहीं रख पाया था। 2005 की मार्गदर्शिका की धारा 3.2.4 के अन्तर्गत प्रस्तावित प्रशुल्क का संवहन प्रयोगकर्ताओं के बीच करना आवश्यक है। हमारे दिनांक 23 जुलाई, 2014 के पत्र द्वारा पी पी टी को अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित मानक दर का प्रारूप उनको शासित करने की शर्तों के साथ रखें।

4.4 आगे जैसे कि पी पी टी ने भविष्य में सेवा देने वाले सेवा प्रदाताओं के नाम उजागर नहीं किये थे जिनसे कि इस मामले के सम्बन्ध में सलाह मशविरा किया जा सकता था। हमारे उपर्युक्त पत्र के माध्यम से यह भी अनुरोध किया गया था कि होने वाले सेवा प्रदाताओं के नाम उनके सम्पर्क विवरण के साथ उजागर करें।

4.5 इस आधार भूमिका में, पी पी टी ने अपने 2 अगस्त, 2014 के पत्र के अन्तर्गत, पी पी टी पर एच एम सी सेवा प्रदाताओं के सम्पर्क विवरण के साथ मानक दरों का प्रारूप उजागर किया। मानक दर का प्रारूप इस प्रकार है:—

क्र . सं.	कार्गो प्रहस्तन प्रतिदिन	दर प्रति टन	
		विदेशी	तटवर्ती
1	6000 से नीचे	65.96	39.58
2	6001—7000	74.21	44.53
3	7000 से ऊपर	82.45	49.47

नोट : ऊपर वर्णित आधार दर कार्गो की सभी श्रेणियों हेतु है। कंटेनर प्रहस्तन वर्तमान प्रावधानों के अनुरूप होगा।

5 निर्धारित सलाह मशविरा की प्रक्रिया के अनुसार पी पी टी से प्राप्त 17 जुलाई, 2014 और 2 अगस्त, 2014 के प्रत्येक प्रस्ताव की प्रति संबंधित प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ताओं के समूहों में उनके विचार जानने के लिए संवहित की गई। प्रयोगकर्ताओं के समूह से प्राप्त सुझाव वापसी सूचनार्थ (फीड बैक) पी पी टी को भेजे गए पी पी टी ने अपने दिनांक 30 सितम्बर, 2014 के ई मेल तथा 20 अक्टूबर, 2014 के पत्र द्वारा प्रयोगकर्ताओं/प्रयोगकर्ताओं के समूह के सुझावों का जवाब दिया।

6. प्रस्ताव की प्रारम्भिक जाँच के आधार पर हमारे 11 सितम्बर, 2014 के पत्र के माध्यम से पी पी टी को कुछ मुद्दों पर सूचना/स्पष्टीकरण के लिए अनुरोध किया गया था। पी पी टी ने अपने 30 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा इसका जवाब दिया था। प्रश्नों का उत्तर देते हुए पी पी टी ने पुनः प्रस्ताव रखा। हमारे द्वारा उठाये गए प्रश्न तथा पी पी टी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं।

क्र. सं.	हमारे द्वारा उठाये गये प्रश्न	पी पी टी द्वारा दिये गये उत्तर																																																	
1.	पीपीटी यह सुनिश्चित करे कि संदर्भित प्रस्ताव पीपीटी पर एचएमसी के प्रयोग को सामान्य उच्चतम सीमा दर किसी व्यक्तिगत (विशिष्ट) सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना तय की गई है जैसा कि मार्गदर्शिका 2005 की धारा 7.2 में वर्णित है।	पत्र संख्या ई डब्लू/डब्लूएस/ टेक04/2014(485) दिनांक 17 जुलाई, 2014 के द्वारा किया गया प्रस्ताव पी पी टी पर एच एम सी की सामान्य उच्चतम सीमा दर निर्धारण करने हेतु है।																																																	
2.	(अ) प्रस्तावित 82.45 मी. टन प्रभार प्रशुल्क की बात करें तो यह देखा गया है कि 2007-08 से 2013-14 के समय में औसतन वास्तविक कार्गो का प्रहस्तन, 1 न. एच एम सी को आधार बनाकर किया गया है। सामान्य क्षमता आधारित प्रशुल्क से विमुख होकर वास्तविकता आधारित प्रशुल्क आधार अपनाने पर न्याय संगत स्पष्टीकरण की आवश्यकता है। (ब) प्रशुल्क मार्गदर्शिका 2005 की धारा 7.2 का अनुसरण करते हुए इस प्राधिकरण ने निजी प्रचालकों द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेन (एच एम सी) प्रचालन के प्रशुल्क की उच्चतम सीमादर का निर्धारण किया है। ये निजी प्रचालक मुख्य पत्तन न्यासों पर प्रचालन करते हैं जैसे न्यू मैंगलौर पोर्ट ट्रस्ट (एन एम पी टी) वी ओ चिदम्बरानर पोर्ट ट्रस्ट (वी ओ सी पी टी) और विशाखापट्टनम पोर्टट्रस्ट (वी पी टी) और सी एफ एस के मामले में वफर यार्ड सुविधा जो जवाहर लाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जे एन पी टी) पर है, पी पी टी को अनुरोध किया गया कि अपने प्रस्ताव का विगत विभिन्न प्रचालकों द्वारा वास्तविक यातायात प्रहस्तन के अलावा एच एम सी की सामान्य क्षमता के आधार पर पुनर्वालीकन करे। यह उल्लेखनीय है कि दिसम्बर, 2009 में पी पी टी पर किराया प्रशुल्क के निर्धारण करते समय एच एम सी की सामान्य क्षमता के आधार पर निर्धारित किये थे तथा ये उस समय पी पी टी ने प्रस्तावित किये थे। एच एम सी की सामान्य क्षमता को निकालने के लिए वही विधि अपनानी चाहिए।	सामान्य क्षमता आधारित प्रशुल्क से विमुखता पत्तन प्रयोगकर्ताओं से समय-समय पर विचार विमर्श पर आधारित तथा 2009 में निर्धारित की गई दर प्रचालकों के लिए आकर्षक नहीं थी जिस कारण से पिछली निविदा जारी करने पर कोई जबाब नहीं मिला यद्यपि निविदा को तीन बार बढ़ाया गया था। 22.9.2014 की संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप नया प्रस्ताव तैयार किया गया। संशोधित प्रस्ताव तैयार कर दिया गया है।																																																	
3.	पी पी टी ने केवल प्रचालकों द्वारा प्रतिवर्ष के आधार पर एच एम सी द्वारा वर्ष 2007-08 से 2013-14 में कार्गो प्रहस्तन का विवरण दिया है इस संबंध में पी पी टी प्रत्येक प्रचालक द्वारा 70% प्रयोग के बाद औसतन प्रतिदिन प्रहस्तन दर उजागर करे। (24 घंटे * 70%=16.80 घंटे) तीन मुख्य श्रेणियों के लिए जैसे-ड्राइ वल्क, ब्रेक वल्क तथा अन्य, अलग से 2007-08 से 2013-14 के लिए करे।	70% प्रयोग पर, वर्षानुसार औसतन वर्थ दिन प्रहस्तन दर तीन मुख्य श्रेणियों में है जैसे-ड्राइ वल्क, ब्रेक वल्क तथा अन्य, प्रचालकों द्वारा प्राप्त की गई है, निम्न प्रकार है:- (अ) ड्राइ वल्क कार्गो <table><tr><th>क्रम सं.</th><th>वर्ष</th><th colspan="5">70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन</th></tr><tr><th></th><th></th><th>जे एस पी एल</th><th>सी आर ई डब्ल्यू 1</th><th>सी आर ई डब्ल्यू 2</th><th>ओ एस एल 1</th><th>ओ एस एल 2</th></tr><tr><td>1.</td><td>2009-10</td><td>8942</td><td>6174</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>2.</td><td>2010-11</td><td>11554</td><td>8688</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>3.</td><td>2011-12</td><td>13232</td><td>11827</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13</td><td>—</td><td>9768</td><td>8076</td><td>9366</td><td>7088</td></tr><tr><td>5.</td><td>2013-14</td><td>10102</td><td>9539</td><td>8088</td><td>10793</td><td>8914</td></tr></table>	क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन							जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सी आर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2	1.	2009-10	8942	6174				2.	2010-11	11554	8688				3.	2011-12	13232	11827				4.	2012-13	—	9768	8076	9366	7088	5.	2013-14	10102	9539	8088	10793	8914
क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन																																																	
		जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सी आर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2																																													
1.	2009-10	8942	6174																																																
2.	2010-11	11554	8688																																																
3.	2011-12	13232	11827																																																
4.	2012-13	—	9768	8076	9366	7088																																													
5.	2013-14	10102	9539	8088	10793	8914																																													

		<div>(ब) ब्रेक वल्क कार्गो</div> <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="5">70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन</th></tr><tr><th>जे एस पी एल</th><th>सी आर ई डब्ल्यू 1</th><th>सी आर ई डब्ल्यू 2</th><th>ओ एस एल 1</th><th>ओ एस एल 2</th></tr><tr><td>1</td><td>2009—10</td><td rowspan="4"></td><td>498</td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5"></td></tr><tr><td>2</td><td>2010—11</td><td>779</td></tr><tr><td>3</td><td>2011—12</td><td>673</td></tr><tr><td>4</td><td>2012—13</td><td>609</td></tr><tr><td>5</td><td>2013—14</td><td>428</td><td>506</td></tr></table> <div>(स) अन्य कार्गो</div> <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="5">70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन</th></tr><tr><th>जे एस पी एल</th><th>सी आर ई डब्ल्यू 1</th><th>सीआर ई डब्ल्यू 2</th><th>ओ एस एल 1</th><th>ओ एस एल 2</th></tr><tr><td>1.</td><td>2009—10</td><td rowspan="2"></td><td rowspan="2"></td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5"></td><td rowspan="5"></td></tr><tr><td>2.</td><td>2010—11</td></tr><tr><td>3.</td><td>2011—12</td><td>596</td><td>664</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012—13</td><td>—</td><td>756</td></tr><tr><td>5.</td><td>2013—14</td><td>526</td><td>508</td></tr></table> <p>फिर भी पीपीटी प्रत्येक वर्ष में एक एचएमसी तथा सहायक के तौर पर एक अतिरिक्त एच एम सी का प्रस्ताव कर रही है। जिसके लिए अलग कार्गो की उपलब्धता प्रभावित होगी।</p>	क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन					जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सी आर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2	1	2009—10		498				2	2010—11	779	3	2011—12	673	4	2012—13	609	5	2013—14	428	506	क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन					जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सीआर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2	1.	2009—10						2.	2010—11	3.	2011—12	596	664	4.	2012—13	—	756	5.	2013—14	526	508
क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन																																																																	
		जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सी आर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2																																																													
1	2009—10		498																																																																
2	2010—11		779																																																																
3	2011—12		673																																																																
4	2012—13		609																																																																
5	2013—14	428	506																																																																
क्रम सं.	वर्ष	70% प्रयोग पर प्रचालक द्वारा औसतन प्रहस्तन दर प्रतिदिन टन/दिन																																																																	
		जे एस पी एल	सी आर ई डब्ल्यू 1	सीआर ई डब्ल्यू 2	ओ एस एल 1	ओ एस एल 2																																																													
1.	2009—10																																																																		
2.	2010—11																																																																		
3.	2011—12	596	664																																																																
4.	2012—13	—	756																																																																
5.	2013—14	526	508																																																																
4.	(अ) एक एच एच सी की पूँजी कीमत 37 करोड़ के अलावा पीपीटी ने इसके विभिन्न देनदारों अपफ्रन्ट प्रीमियम तथा कल पुर्जे कुल मिलाकर 9.50 करोड़ एच एम सी की कीमत में जोड़ दिये हैं। इस सम्बन्ध में यहाँ यह कहना उचित है कि उपकरण की कीमत के अलावा (स्थानापन के समय तक) कोई और कीमत उपकरण की पूँजी कीमत में समाहित नहीं की जाती। ऐसे प्रस्ताव समान रूप से विभिन्न पत्तन न्यासों जैसे ऊपर वर्णित है तथा पी पी टी भी उसमें एक है, में एच एम सी का सामान्य किराया प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपनाये गये थे। (2009 में एच एम सी के किराया प्रशुल्क का निर्धारण)	22.9.2014 की संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप संशोधित प्रस्ताव बनाया गया है।																																																																	
	(ब) उपर्युक्त से बिना प्रतिकूल हुए पीपीटी निम्नलिखित को उजागर करे। स्पष्ट करे तथा न्याय संगत ठहराए।																																																																		
	(i) पी पी टी का प्रस्ताव, कुछ निश्चित मानदण्डों पर एच एम सी के प्रशुल्क निर्धारण का है, 2005 प्रशुल्क मार्गदर्शिका में कोई मानदण्ड उल्लेखित नहीं है। यदि वर्ष 2008 की बहुउद्देशीय कार्गो वर्थ हेतु, अपफ्रन्ट प्रशुल्क निर्धारण मार्गदर्शिका का सन्दर्भ लिया जाए जिसमें उपकरण की पूँजी कीमत के 5% में विभिन्न प्रकार की कीमते जिसमें कार्यशील पूँजी का अतिरेक भी शामिल है को समाहित किया गया है। पी पी टी ने अन्य खर्चे भी उपकरण की	22.9.2014 की संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप संशोधित प्रस्ताव बनाया गया (फिर भी पी पी टी ने विभिन्न देनदारियों की मद तथा कल पुर्जे की मद को क्रेन की पूँजी कीमत से नजरअंदाज नहीं किया है जैसा कि संशोधित प्रस्ताव में है।)																																																																	

	अर्जित कीमत के 5% के बराबर माने हैं, यदि ऐसा होता है तब विभिन्न देनदारों तथा कल पुर्जों को अलग से जोड़ने पर दो बार गिनती हो जाएगी। इसलिए पीपीटी स्थिति स्पष्ट करे कि 150 लाख का विभिन्न देनदारियों के लिए 2 माह का क्या आधार है, तथा 50 लाख के कल पुर्जों का कार्यान्वयन में सहयोग क्या है?	
	(ii) किसी विशेष सेवा प्रदाता कि बिना सामान्य प्रशुल्क निर्धारण की आव यकता है। पी पी टी स्पष्ट करे कि 750 लाख एक बार का अपफ्रंट प्रीमियम एक सेवा प्रदाता द्वारा किया आभाषित होता है तथा धारा 7.2 के दायरे में बैठता है।	750 लाख विगत निविदा प्रक्रिया से लिए गये थे लेकिन संशोधित प्रस्ताव में मंत्रालय के निर्देशानुसार नजरअंदाज कर दिए गए।
5	एच एम सी का भाड़ा प्रशुल्क नियमित करते समय विभिन्न मुख्य पत्तन न्यासों जैसे कि ऊपर दिये गये हैं, पीपीटी के मामले सहित (2009 में एच एम सी का भाड़ा निर्धारण) ईंधन की कीमत 70 लीटर प्रति घंटा 4000 घंटे प्रतिवर्ष को आधार बनाकर मानी गई है। इस सम्बन्ध में पीपीटी से अनुरोध है कि 0.08 लीटर प्रति टन के उपभोग आधार को न्याय संगत ठहराए।	0.08 लीटर प्रति टन की संगणना 70 लीटर प्रति घंटा के उपभोग फाइलिंग घटक को 0.9 मानते हुए, कार्गो घनत्व 0.8 और 32 साईकिल प्रति घंटा के साथ ग्रेव क्षमता 37 सी वी एम है। उपभोग दर उचित है तथा यह काडला की तुलना में कम है।
6	उडीसा स्टेवीजेर्स लि (ओ एस एल) ने अपनी टिप्पणी में कहा है जिसकी प्रति पी पी टी को अग्रेषित की जा चुकी है कि अवमूल्यन कम्पनी एक्ट 2013 के अनुसार 18.10% होना ही चाहिए। पी पी टी, ओ एस एल के सुझाव पर पुनः कार्य करे तथा अवमूल्यन कम्पनी एक्ट 2013 के प्रावधानों के अनुरूप हो।	उडीसा स्टेवीजेर्स के कथन को ध्यान में रखकर अवमूल्यन की संशोधित संगणना पी पी टी द्वारा की गयी है।
7	(अ) पीपीटी यह सुनिश्चित करे कि इसके द्वारा मानी गयी लाइसेंस शुल्क की दर जो पीपीटी ने संगणना की है, बढे हुए घटक को उचित दर से मिलाकर पीपीटी पर प्रचलित आधार दर के समान है। पीपीटी अपनी आधार दर में लाइसेंस प्रशुल्क के संदर्भ को भी इंगित करे।	क्रम संख्या 1 (अ) धारा 2.13 लाइसेंस शुल्क (पेज 20 आधार दर 2011) के अनुसार, एचएमसी द्वारा घरे गये स्थान के मुताबिक लाइसेंस प्रशुल्क रखा गया है। वृद्धि घटक को नहीं माना गया है। इसके कुल योग को बढ़ाया गया है क्योंकि एच एम सी द्वारा प्रचालन के लिए प्रयोग किया गया क्षेत्रफल प्रस्ताव में दिये गये क्षेत्रफल से अधिक है।
	(ब) जैसा कि पीपीटी को पता है कि पीपीटी पर एचएमसी के प्रशुल्क की दर का निर्धारण दिनांक 30 दिसम्बर, 2009 के प्रशुल्क आदेश के द्वारा एचएमसी के लाइसेंस वर्ष का आदेश समय 7 महीने था। इस सम्बन्ध में 30 दिसम्बर, 2009 के प्रशुल्क आदेश के अनुच्छेद 12 (vi) (c) (v) को संदर्भित किया जा सकता है। ऐसा होते हुए पीपीटी ने लाइसेंस शुल्क को 12 महीने के लिए माना, पीपीटी इसका न्याय संगत उत्तर दे।	लाइसेंस प्रशुल्क 12 महीने के लिए लिया गया क्योंकि एचएमसी प्रचालकों द्वारा घेरा गया क्षेत्र, जब रखरखाव न हो तब स्टोर के लिए प्रयोग होता है। बाद में पीपीटी ने अपने 19 नवम्बर, 2014 के ई मेल (पेज 189/c) में कहा है कि एचएमसी प्रचालकों द्वारा लाइसेंस प्रशुल्क बिना किसी विच्छेद के मासिक आधार पर देय है।

8.	पीपीटी, वर्ष के आधार पर, एचएमसी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2013-14 के प्रहस्तन का औसत प्रतिशत इंगित करें जिसमें विदेशी तथा तटवर्ती कार्गो हो।	एचएमसी द्वारा विदेशी तथा तटवर्ती कार्गो प्रहस्तन इस प्रकार है:- <table><tr><th rowspan="2">क्रम सं.</th><th rowspan="2">वर्ष</th><th colspan="3">कार्गो प्रहस्तन टन/ वर्ष</th><th colspan="2">प्रतिशत</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटवर्ती</th><th>कुल</th><th>विदेशी</th><th>तटवर्ती</th></tr><tr><td>1</td><td>2010-11</td><td>4011780</td><td>117044</td><td>4128824</td><td>97.17</td><td>2.83</td></tr><tr><td>2</td><td>2011-12</td><td>4903255</td><td>69710</td><td>4972965</td><td>98.60</td><td>1.40</td></tr><tr><td>3</td><td>2012-13</td><td>6922181</td><td>59093</td><td>6981274</td><td>99.15</td><td>0.85</td></tr><tr><td>4</td><td>2013-14</td><td>5719910</td><td>34985</td><td>5754895</td><td>99.39</td><td>0.61</td></tr></table>	क्रम सं.	वर्ष	कार्गो प्रहस्तन टन/ वर्ष			प्रतिशत		विदेशी	तटवर्ती	कुल	विदेशी	तटवर्ती	1	2010-11	4011780	117044	4128824	97.17	2.83	2	2011-12	4903255	69710	4972965	98.60	1.40	3	2012-13	6922181	59093	6981274	99.15	0.85	4	2013-14	5719910	34985	5754895	99.39	0.61
क्रम सं.	वर्ष	कार्गो प्रहस्तन टन/ वर्ष			प्रतिशत																																					
		विदेशी	तटवर्ती	कुल	विदेशी	तटवर्ती																																				
1	2010-11	4011780	117044	4128824	97.17	2.83																																				
2	2011-12	4903255	69710	4972965	98.60	1.40																																				
3	2012-13	6922181	59093	6981274	99.15	0.85																																				
4	2013-14	5719910	34985	5754895	99.39	0.61																																				
9.	(अ) 2009 में, पीपीटी पर भाड़ा प्रशुल्क तय करते वक्त प्रतिदिन के क्रेन के प्रदर्शन का प्रशुल्क, अलग से प्रत्येक प्रकार के कार्गो के लिए अलग से रखा गया था जैसे ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो। विचारित प्रस्ताव तथा उडीसा स्टेवी डोर्स लिमिटेड द्वारा टिप्पणी, पीपीटी ने एक सामान्य प्रदर्शन आधारित दर सभी कार्गो जैसे ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक कार्गो तथा अन्य कार्गो हेतु प्रस्तावित की है। पिछले प्रशुल्क निर्धारण के वक्त अपनाये गये रास्ते से विमुख होने का कारण अस्पष्ट है। पीपीटी प्रदर्शन से जुड़े भाड़ा प्रशुल्क को प्रत्येक प्रकार के कार्गो जैसे ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक कार्गो तथा अन्य के लिए प्रस्तावित करें।	प्रदर्शन से जुड़ा भाड़ा प्रशुल्क प्रत्येक प्रकार के कार्गो जैसे ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक कार्गो तथा अन्य का प्रस्ताव संलग्न है।																																								
	(ब) पीपीटी बढोतरी का प्रस्ताव कीमत ईडेक्स के 60% के बदलाव तक, पीपीटी के प्रोजेक्ट्स के लिए उच्चतम 3% था। पीपीटी इस सम्बन्ध में, निम्नलिखित को स्पष्ट करें।																																									
	(i) पीपीटी का प्रस्ताव प्रशुल्क मार्गदर्शिका 2005 के अधीन विचारित है। ऐसा होने पर पीपीटी स्पष्ट करें कि क्या यह सही होगा कि प्रशुल्क को कीमत ईडेक्स के 60% के बदलाव तक रखा जाए जैसा कि 2008 की मार्ग दर्शिका में है।	बढोतरी का प्रस्ताव जो कीमत कीमत ईडेक्स के 60% पर है, पीपीटी के सभी प्रोजेक्ट के लिए 2008 की सम्पूर्ण मार्ग दर्शिका की धारा 2.8 के अनुसार है।																																								
	(ii) बढोतरी को 3 % तक प्रतिबन्धित रखने को स्पष्ट करें।	3 % तक प्रतिबन्धित रखना बढोतरी उच्चतम की सीमा के लिए है।																																								
10	इस संबंध में भाड़ा प्रशुल्क 82.45 प्रति मी. टन जो पत्तन द्वारा निकाला गया है को, 700 टन प्रतिदिन से ऊपर के उत्पादन के औसत के लिए आधार लिया गया है। इस सम्बन्ध में यह ध्यान देने योग्य है कि पीपीटी पर 2009 में भाड़ा प्रशुल्क निर्धारित करते समय ड्राई कार्गो के उत्पादन का वेंच मार्किंग स्तर, ड्राई बल्क कार्गो हेतु 12500 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 6000 टन और अन्य के लिए 3750 टन था। सभी प्रकार के कार्गो के प्रदर्शन की, 7000 टन प्रतिदिन से नीचे वेंच मार्किंग को न्यायसंगत रूप से स्पष्ट किया जाय। जैसा कि वीसा स्टील लिमिटेड (वीसीएल) और वीसा सनकोक्र लिमिटेड (वीएससीएल) ने	7000 टन प्रतिदिन की मात्रा का निर्धारित प्रयोगकर्ताओं और प्रचालकों की सुविधा के अनुसार रखा गया है ताकि कोई विवाद न हो। फिर भी कुछ स्टोव 2009 की मार्ग दर्शियों के समान रखे गये हैं।																																								

	देखा कि प्रतिदिन उत्पादन की बेंच मार्किंग को निम्न स्तर पर रखना पोत के दूसरे दौरों के समय को बढ़ायेगा जिससे इससे जुड़े अन्य खर्चों में बढ़ोतरी होगी। पीपीटी को भाड़ा प्रशुल्क के लिए इस प्रस्ताव में एचएचसी बेंच मार्किंग स्तर 12500 टन ड्राई बल्क कार्गो 6000 टन स्टीन एण्ड औसत कार्गो तथा 3750 टन अन्वों के लिए का अनुसरण करना चाहिए। जिसका एचएमसी का भाड़ा प्रशुल्क निर्धारण में अन्य पत्तनों पर भी समान रूप से अनुकरण होता है।	
11	हमारे, 23 जुलाई, 2014 के पत्र के माध्यम से अनुरोध करने के बावजूद पीपीटी ने प्रस्तावित दरों को लागू करने वाली शर्तें प्रस्तावित नहीं की है। पीपीटी एचएमसी द्वारा प्रहस्तन किये जाने वाले प्रत्येक, प्रकार के प्रस्तावित कार्गो के प्रदर्शन से जुड़े प्रशुल्क की वसूली को शासित करने वाली शर्तें प्रस्तावित करें।	प्रस्तावित दरों के लागू करने को शासित करने वाली शर्तें संलग्न है।

7. जैसा कि ऊपर वर्णित है पीपीटी संशोधित प्रस्ताव रख चुका है। बदलाव एचएमसी की पूंजी कीमत परिवर्तन तक है। जिसका कारण 2 अतिरिक्त ग्रेव्स और कार्यशील पूंजी की मद में परिवर्तन है, जिसका परिणाम परिचालन कीमत में अन्तर जिसकी संगणना पूंजी कीमत के प्रतिशत के हिसाब से की जाती है। पीपीटी ने अवमूल्यन को भी 18.10% माना है जबकि पहले ये उसे 10.34% मान चुके हैं। जुलाई, 2014 के प्रारंभिक प्रस्ताव तथा सितम्बर 2014 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे सारणी बद्ध की गई है:-

क्रम सं.	विवरण	मानक	प्रारम्भिक प्रस्ताव जुलाई, 2014		संशोधित सितम्बर, 2014 का प्रस्ताव	
			लाख में		लाख में	
I	100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन की कीमत (लाख) (डब्ल्यू डी वी) (2963.70 वास्तविक)			3700.00		3900.00
	अन्य खर्च (मशीन संचालन के लिए अन्य आवश्यक सुविधाएं, अपफ्रंट प्रीमियम ब्याज तथा कार्यशील पूंजी अतिरेक के साथ)	अन्य खर्चों का विवरण		950.00	लाख में	200.00
		1. विभिन्न देनदारियाँ (2 महीने)			विभिन्न देनदारियाँ (2 महीने)	150.00
		2. अपफ्रंट प्रीमियम			कल पुर्जे	50.000
		3. कल पुर्जे			कुल	200.00
		कुल				
	कुल पूंजी की कीमत			4650.00		4100.00
II	वार्षिक क्षमता मिलियन टन में			2.00		2.00
III	प्रचालन की कीमत					
(अ)	ईंधन की कीमत (वास्तविकता अनुसार)		0.08 ली. प्रतिटन दर 72/- प्रति ली.	115.20		115.20

(ब)	मरम्मत व रखरखाव कीमत उपकरण की कीमत के 5% की दर से (टी ए एम पी के अनुसार)	मशीनरी उपकरण की कीमत के 5% पर	5% 3700 लाख	185.00	5% 3900 लाख	195.00
(स)	बीमा (टी ए एम पी के अनुसार)	मशीनरी उपकरण की कीमत के 1% के बराबर	1% 3700 लाख	37.00	1% 3900 लाख	39.00
(द)	अवमूल्यन (टी ए एम पी के अनुसार)	कम्पनी एक्ट के प्रावधानों के अनुसार	10-34% 3700 लाख	382.58	18.10% डब्ल्यू डी वी 3900 लाख पर	492.60
(ध)	लाइसेंस शुल्क	आधार दर के अनुसार	1200 प्रति महीना 12 महीने	0.14	1200 प्रति महीना 12 महीने	0.72
(न)	अन्य खर्च 5% की दर से (टी ए एम पी के अनुसार)	अर्जित स्थाई सम्पत्ति की कीमत का 5%	5% 700 लाख	185.0	5% 3900 लाख	195.00
	कुल क्रम संख्या (अ) से (न)			904.92		1037.52
IV	अवमूल्यन के सामंजस्य के बाद आर ओ सी ई 16% की दर से	लगाई गई पूँजी का 16%	16% 4650 लाख	744.00	16% 4100 लाख का	656.00
V	कुल कीमत तथा निवेश पर वापसी		II+IV	1648.92 लाख 2 मिलियन टन		1639.52
VI	प्रति शिफ्ट उच्चदर					
VII	उच्च दर प्रति टन (विदेशी)		1648.92 लाख / 2 मिलियन टन	82.45	1693.52 लाख 2 मिलियन टन	84.68
VIII	उच्च दर प्रति टन (तटवर्ती)		60% 82.85	49.47	60%, 84.68	50.81

8.1 संदर्भित मामले की संयुक्त सुनवाई 22 सितम्बर, 2014 को पीपीटी के भुवने वर परिसर में हुई थी। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव का एक संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रजेंटेशन दिया था। संयुक्त सुनवाई में पीपीटी सम्बन्धित प्रयोगकर्ताओं संस्थानों/सेवा प्रदाताओं ने अपना पक्ष रखा।

8.2 जैसा कि संयुक्त सुनवाई में निर्णय हुआ था पीपीटी को, हमारे दिनांक 25 सितम्बर, 2014 के माध्यम से अनुरोध किया गया कि कुछ बिन्दुओं पर कार्यवाही करें। इसके जवाब में पीपीटी ने अपने कवर पत्र 30 सितम्बर, के माध्यम से जवाब दिया। संयुक्त सुनवाई में कार्यवाही के जो बिन्दु निर्धारित किये गये तथा उसके बाद पीपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं।

क्रम सं.	संयुक्त सुनवाई में निर्णित मुद्दे	पी पी टी के उत्तर
(i)	संयुक्त सुनवाई में उपस्थित उपभोक्ताओं ने पीपीटी द्वारा निकाले गये एच एम सी के प्रति टन डिस्चार्ज दर पर अनि चतता जाहिर की। सुनवाई के दौरान पीपीटी ने डिस्चार्ज दर लगभग 7000 मानने का उल्लेख किया कुछ प्रयोगकर्ताओं का मत था कि 7000 टन प्रतिदिन डिस्चार्ज दर कम है। इस सम्बन्ध में, पीपीटी इस संबंध में डिस्चार्ज दर की समीक्षा करने के लिए सहमत हुआ था। इसलिए पीपीटी इसके प्रारम्भ के प्रस्ताव की एच एमसी की डिस्चार्ज दर की समीक्षा करने के लिए सहमत हुआ था। इसलिए पीपीटी इसके प्रारम्भ के प्रस्ताव की एच एम सी की डिस्चार्ज दर की समीक्षा करें।	डिस्चार्ज दर जो 6000 टन मानी गई थी 7000 टन मानी जा सकती है जैसे कि कई प्रयोगकर्ताओं ने कहा है। यह डिस्चार्ज दर एक दर पर आने हेतु प्रयोग की जा सकती है। फिर भी अच्छी डिस्चार्ज दर पर प्रचालकों को पुरस्कार तथा तथा कम दर पर दण्डित किया जा सकता है।
(ii)	अपफ्रन्ट भुगतान के सम्बन्ध में जैसा कि पीपीटी ने पूँजी अदद माना है तथा संयुक्त सुनवाई में सहमति दी है। पीपीटी मंत्रालय से प्राप्त लिखित अनुदेशों की प्रति जो अपफ्रन्ट भुगतान के बारे में एक व्यक्ति कमेटी की सिफारिशों पर आधारित है को उजागर करें।	पीपीटी के द्वारा उजागर किये गए दस्तावेज की प्रति एक पत्र है जो 24 जुलाई, 2014 को डिप्टी सेक्रेट्री मिनिस्ट्री आफ शिपिंग (एम ओ एस) से प्राप्त हुआ है। जो मशीनीकरण प्रोसेस एट पीपीटी के आधार पर है बताया गया है कि पीपीटी को किन बिन्दुओं पर कार्यवाही करनी है। अपफ्रन्ट भुगतान से सम्बन्धित

		कार्यबिन्दु जो एम ओ एस के पत्र में है वैसे ही नीचे दिया गया है। पारादीप पत्तन को राजस्व भाग माडल को रूकावट के लिए दण्ड धारा के साथ अपनाना चाहिए। जैसा कि अन्य मुख्य पत्तनों द्वारा नये टेंडर में पालन किया जा रहा है न कि अपफ्रंट शुल्क एकत्रीकरण, राजस्व भाग एकत्रीकरण या केवल अपफ्रंट शुल्क इत्यादि। केवल राजस्व भाग एकत्रीकरण मॉडल ही क्रेन प्रदाताओं में प्रतियोगिता की भावना पैदा कर सकता है।
(iii)	संयुक्त सुनवाई में पीपीटी ने कहा था कि पूँजी कीमत 37 करोड़ एक ग्रेव के साथ एक एचएमसी की कीमत है। जबकि पीपीटी को निरन्तर प्रचालन हेतु दो और ग्रेव चाहिए। पीपीटी दो और ग्रेव की कीमत जोड़ने हेतु अपने प्रस्ताव की समीक्षा के लिए सहमत हुआ था। इसलिए पीपीटी एचएमसी की पूँजी कीमत को संशोधित करके तथा संशोधित प्रस्ताव संशोधित कार्यवाही के साथ प्रस्तुत करें।	बिन्दु कीमत को संशोधन के लिए ले लिया गया है।

9.1 संयुक्त सुनवाई के बाद सीवेज शिपिंग एण्ड लाजिस्टिक लिमिटेड ने अपने दिनांक 23 सितम्बर, 2014 के पत्र द्वारा अपने विचार प्रगट किये। वर्णित पत्र में एस एसएलएल ने कहा कि संयुक्त सुनवाई में प्राधिकरण के चेयरमैन तथा पीपीटी के चेयरमैन ने उजागर किया था कि एचएमसी का प्रशुल्क 1000/- प्रति कंटेनर प्रति परिवहन पीपीटी पर होगा जैसा कि पहले एचएमसी प्रचालकों को भुगतान किया जाता था। इस संदर्भ में एसएसएलएल ने इस प्राधिकरण को अनुरोध किया कि एचएमसी के कंटेनर प्रहस्तन प्रशुल्क दर निर्धारण हेतु सर्कुलर जारी करे जैसा कि मीटिंग में उनके पोत संचालकों को संतुष्ट करने हेतु उद्घोष किया गया था।

9.2 ऊपर कहे गये पत्र दिनांक 23 सितम्बर, 2014 की प्रति पीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 26 सितम्बर 2014 द्वारा अग्रेषित की गयी थी जिसमें उनकी विशेष टिप्पणी मांगी गई थी। पीपीटी ने अपने 20 अक्टूबर, 2014 के पत्र द्वारा, अन्य प्रयोगकर्ताओं की टिप्पणी का जबाब देते हुए उल्लेखित किया कि एचएमसी के द्वारा कंटेनर प्रहस्तन की दर संशोधित की जा चुकी है तथा सितम्बर, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में उल्लेखित की गयी है।

10. प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएं इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध हैं। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंध पक्षों द्वारा की गई जिरह के सारांश संबंधित पक्षों को अलग से भिजवाये जाएंगे। ये हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध है।

11. प्रकरण पर कार्यवाई के दौरान एकत्रित की गई सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है।

- (i) क्रेन संबंधित सुविधा का प्रावधान महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 में सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है अवैध क्रेन संबंधी सुविधा प्रदान करने हेतु प्रशुल्क को इस प्राधिकरण द्वारा नियमित किया जाना है। महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 48 के साथ पठित धारा 42(4) में अपेक्षा की गई है कि महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 की धारा 42(3) के अन्तर्गत अधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदत्त विशिष्ट सेवाओं के संबंध में दरों को यह प्राधिकरण अधिसूचित करें, उन मामलों में जहां धारा 42(3) के अन्तर्गत प्राधिकरण व्यवस्था बी ओ टी कन्वेंशन एग्रीमेंट से इतर रास्ते से की गई है, वहां मार्च 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि वह अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना ऐसी सेवाओं के लिए उच्चतम दर तय करें जिसे संबंध पत्तनों पर समान रूप से लागू किया जाए। यह स्मरण रहे कि पी पी टी दर हार्बर मोबाइल क्रेन (एच एम सी) के प्रयोग के लिए सामान्य उच्चतम प्रशुल्क तय करने का अभ्यास दिसंबर, 2009 में किया जा चुका था। अब फिर पी पी टी बिना किसी व्यक्तिगत सेवा प्रदाता को संदर्भ में रखते हुए पी पी टी पर एच एम सी के प्रयोग के लिए एक सामान्य प्रशुल्क दर तय करने का प्रस्ताव लायी है। यद्यपि पी पी टी इस बारे में कुछ नहीं बताती कि इसका प्रस्ताव अनुच्छेद 7.2 के अन्तर्गत है यह स्वीकारना चाहिए कि प्रमुख महापत्तन न्यास पर सामान्य उच्चतम दर का तय होना 2005 के प्रशुल्क मार्गदर्शी की धारा 7.2 से शासित हो।
- (ii) जो प्रशुल्क दिसंबर, 2009 में तय किया गया था उसकी वैधता जनवरी, 2013 में समाप्त हो गई है। दिसंबर, 2009 का प्रशुल्क आदेश मुकदमों से भरा हुआ था तथा कथित आदेश माननीय उच्च न्यायालय उड़ीसा द्वारा रद्द किया जा चुका है तथा इस प्राधिकरण द्वारा उच्च न्यायालय के आदेश को चुनौती देने वाली माननीय उच्च न्यायालय में दायर याचिका भी खारिज की जा चुकी है। अतएव दिसंबर, 2009 के प्रशुल्क आदेशके अन्तर्गत प्रशुल्क चक्र के लिए है और क्रेन के वर्तमान लागत पर आधारित है। एक नई क्रेन उत्पादकता के मानक व विश्वसनीयता को बनाए रखेगी तथा रूकावट समय को कम करेगी।
- (iii) पी पी टी ने शुरू में अपना प्रस्ताव 2014 में दायर किया। बाद में हमारे द्वारा उपयोगकर्ताओं/सेवा प्रदाताओं के साथ संयुक्त सुनवाई के दौरान हुए विचार-विमर्श के आधार पर उठाए गये सवालों का जवाब देते हुए पी पी टी ने संशोधित प्रस्ताव दायर किया है। जैसा कि पहले बताया गया है, संशोधन को मुख्य तौर पर दो अंक

अतिरिक्त ग्रैबो की कीमत तथा कामकर पूंजी घटक में बदलाव को ध्यान में रखते हुए एच एम सी की पूंजी लागत में बदलाव की सीमा तक देखा जाना है, जो इस प्रकार संचालित लागतों में बदलाव लाती है। व जिसकी गणना पूंजी लागत के तौर पर की जा सकती है। इसके द्वारा विचारित मूल्यह्रास की दर में भी कुछ बदलाव प्रस्तावित किये जा चुके हैं। पी पी टी द्वारा इस प्रकरण के प्रसंस्करण के दौरान दी गई सूचना/प्रमाणपत्रों का सितम्बर, 2014 के इस संशोधित प्रस्ताव के साथ इस विश्लेषण में विचार किया जाता है।

- (iv) 2005 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक अवयव की मानक संबंधी लागत का विकास करने के लिए प्रयास करने की सदा अपेक्षा करती है। एच एम सी के प्रयोग हेतु प्रशुल्क तय करने के लिए कोई भी विशिष्ट मार्गदर्शन न ही 2005 की प्रशुल्क मार्गदर्शियों और न ही 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में अधिकथित की गई है।

उक्त मार्गदर्शियों की धारा 7.2, जिसके तहत प्रस्ताव विचारणीय है, साफ तौर पर प्रशुल्क तय करने की कोई विशेष प्रणाली नहीं बताती बल्कि बिना संचालक का विचार किए बिना प्रशुल्क प्रस्तावों के फाइलिंग एवं प्रशुल्क तय करने के विभिन्न कार्यविधिक आयामों के बारे में बताती है। चूंकि धारा 2.4.1 के अन्तर्गत मानकों का अलग समुच्चय विकसित किया गया है, 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में निर्धारित मानकों पर ही पी पी टी द्वारा अंगीकृत मानकों की तार्किकता का परीक्षण करने हेतु भरोसा किया गया है, यह उल्लेखनीय है कि दूसरे प्रमुख पत्तन न्यासों पर एच एम सी के लिए प्रशुल्क तय करने हेतु संबंधित मामलों में एच एम सी (2005 के मार्गदर्शियों की धारा 7.2 द्वारा शासित) के प्रयोग के लिए प्रशुल्क तय करते समय इस प्रकार की पद्धति अंगीकृत की गई है।

- (v) **100 टन एच एम सी की क्षमता:-**

(क) एच एम सी के उपयोग के लिए प्रस्तावित किराया भाड़ा तय करने के लिए पी पी टी ने विगत सात वर्षों की अवधि 2007-08 से 2013-14 को आधार मानते हुए एक एच एम सी द्वारा उठाये गए औसत वास्तविक कार्गो का विचार में रखा है।

(ख) प्रशुल्क मार्गदर्शियों 2005 की धारा 7.2 के अनुसार और इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत सामान्य उच्चतम प्रशुल्क तय करने की पद्धति का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अन्तर्गत निजी संचालकों द्वारा कुछ प्रमुख पत्तन न्यासों जैसे नवीन मंगलौर पत्तन न्यास (एन एम पी टी) वी ओ चिदाम्बरनार पत्तन न्यास (वी ओ सी टी) और विशाखापटनम् पत्तन न्यास (वी पी टी) में एच एम सी के संचालन के लिए पी पी टी से विशिष्ट तौर पर एच एम सी की क्षमता पर आधारित बजाय विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा पिछले वास्तविक यातायात संभालने को ध्यान में रखते हुए अपने प्रस्ताव पर समीक्षा करने के लिए प्रार्थना की है। इस संबंध में पी पी टी को यह भी इंगित किया गया था कि दिसम्बर, 2009 में पी पी टी पर एच एम सी के लिए किराया भाड़ा तय करने के दौरान उस समय पी पी टी द्वारा प्रस्तावित एच एम सी की मानदंड क्षमता के आधार पर किराया भाड़ा निर्धारित किया गया।

(ग) विशिष्ट विनती के बावजूद पी पी टी ने एच एम सी की मानदंड क्षमता पर विचार नहीं किया, समय के तपके के साथ लागत में बढ़ातरी को ध्यान में रखते हुए वर्ष 2009 में निर्धारित दर वर्ष 2013 या 2014 में आकर्षक नहीं हो सकती, लेकिन यह इन सब मामलों में अनुसरण की जाने वाली मौलिक पद्धति से विचलित होने का कोई आधार नहीं हो सकता है। पी पी टी के उपयोगकर्ताओं के साथ विचार विमर्श के दौरान जो पता चला है तथा जिसे मानदंड क्षमता पर आधारित पद्धति से विचलन होने का एक कारण बताया जाता है, उसे इस प्राधिकरण को उपलब्ध नहीं कराया गया है। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए इस प्राधिकरण का एच एम सी के लिए प्रशुल्क निर्धारण करने की मानदंड क्षमता पर आधारित पद्धति जिसका सभी प्रमुख पत्तन न्यासों में ऐसे मामलों में समान रूप से अनुसरण किया जाता है, से विचलित होने का इरादा नहीं है। निष्पादनता से जुड़ा व मानदंड पद्धति पर आधारित प्रशुल्क का निर्धारण संचालक को संचालनों में कार्यकुशलता लाने के लिए प्रोत्साहित करेगा और उपयोगकर्ताओं की अकार्यकुशल संचालनों से संरक्षण करता है।

(घ) पी पी टी तीन कार्गो वर्गों अर्थात् ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो व अन्य कार्गो को संभालने पर विचार करता है। यद्यपि पी पी टी ने अधिकतम क्षमता के निर्धारण के लिए कार्गो के किसी भी वर्ग के लिए कार्गो को संभालने की दर पर विचार नहीं किया गया। प्रतिदिन 7,000 टन से ऊपर उत्पादकता का सम्बन्ध प्रस्तावित 82.45 प्रति टन की दर किसी मानदंड या वैज्ञानिक विश्लेषण पर आधारित नहीं है। बल्कि सेवा प्रदाता की आरामदायकता से मेल करने के लिए है। अतएव इस विश्लेषण में अन्य प्रमुख पत्तनन्यासों में 100 टन एच एम सी के लिए प्रशुल्क में निर्धारण में समानरूप से अंगीकृत प्रबंधन मानदण्ड के अनुसार 12500 टन प्रतिदिन ड्राई बल्क कार्गो के प्रबंधन दर, 6000 टन प्रतिदिन ब्रेक बल्क कार्गो के बारे में तथा 3750 टन प्रतिदिन अन्य कार्गो के बारे में विचार किया जाता है।

(ङ) प्रतिवर्ष 4000 कार्य घंटों को मानदंड स्तर पर कार्य घंटे मानते हुए (जैसा कि दूसरे पत्तन न्यासों पर धारा 7.2 के तहत एच एम सी के प्रशुल्क निर्धारण पर विचार किया गया है) एच एम सी की मानदंड क्षमता ड्राई बल्क कार्गो के विशिष्ट प्रबंध में 2.98 मिलियन टन, ब्रेक बल्क कार्गो की विशिष्ट प्रबंध में 1.43 मिलियन टन तथा अन्य कार्गो के विशिष्ट प्रबंध में 0.89 मिलियन टन निकलते हैं।

(vi) **पूँजी लागत**

- (क) पी पी टी में 100 टन एच एम सी की पूँजी लागत का अनुमान 4100 लाख लगाया है। इस पूँजी लागत में तीन घटक अर्थात् एच एम सी की एक 37 सी बी एम ग्रेब के साथ लागत 3700 लाख और 2 ग्रेबों की लागत 200 लाख और विभिन्न देनदारियों एवं अतिरिक्त कल-पुर्जों पर 200 लाख तक आये अन्य खर्चों को शामिल किया जाता है।
- (ख) पी पी टी द्वारा एच एम सी की कीमत/लागत की सहायता में दिए गए दस्तावेजी साक्ष्य एच एम सी की मूल लागत 34,30,000 यूरो प्रतिबिम्बित करती है। यातायात घटक 2,70,000 यूरो साथ में पी पी टी द्वारा विचारार्थ 80 प्रति यूरो विनियम दर तथा 25% सीमा शुल्क दर के घटक को विचार में रखते हुए पी पी टी द्वारा एच एम सी की लागत 3700 लाख निकाली जाती है। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनियम दर को प्रतिबिम्बित करने के लिए एच एम सी की लागत यातायात पर आये खर्च सहित विनियम दर को 77.09 प्रति यूरो समझ कर अद्यतनीकरण किया गया है। जैसा कि पी पी टी ने प्रस्तावित किया है एच एम सी के उत्परिवर्तित लागत पर 25% सीमा शुल्क का विचार किया गया है।
- (ग) पी पी टी ने ग्रेबों की लागत के समर्थन में कोई दस्तावेज सम्बन्धी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किए हैं यद्यपि एक ग्रेबों की विचारित 100 लाख की लागत को तर्कसंगत देखा जाना चाहिए दूसरे अपफ्रंट/संदर्भित प्रशुल्क मामले जहाँ ग्रेबों की उपयोगिता पर विचार किया जाता है व ग्रेबों की विचारणीय लागत के संदर्भ के साथ सत्यापित किया जाता है। इसलिए इस विश्लेषण में ग्रेबों की लागत पर भरोसा किया गया है।
- (घ) पी पी टी ने लगभग 200 लाख तक की दूसरी पूँजी लागत पर विचार किया है जिससे कि विभिन्न देनदारियों को 150 लाख व 50 लाख के अतिरिक्त कल-पुर्जों को दिखाया जाये। इस विषय में यह लगता है कि पी पी टी का विचार कार्यशील पूँजी को समाविष्ट करना है। अगर मार्गदर्शियों में विहित बहुउद्देशीय कार्यों टर्मिनल व अन्य कार्यों टर्मिनल के लिए मानदंड की तरफ सम्बन्ध देखा जाए अन्य चीजों के साथ साथ यह उपकरण लागत पर 5% पर अनेक प्रकार क पूँजी लागत का मुआवजा प्रदान करती है जिससे कार्यशील पूँजी की अतिरिक्त राशि व निर्माण के दौरान ब्याज समाविष्ट हो।
- (ङ) इसलिए अगर 3765.41 की अनुमानित पूँजी लागत के 5% को ध्यान में रखा जाये यह 188.27 लाख निकलती है

(vii) **संचालन लागत**(क) **ईंधन**

दूसरे पत्तन न्यासों पर 100 टन एच एम सी के लिए मालभाड़ा किराया निर्धारित करते समय 70 लीटर प्रति घंटा एच एम सी के लिए 4000 घंटे प्रतिवर्ष के ईंधन उपभोग पर विचार किया गया है। पी पी टी ने अपने प्रस्ताव में फिलिंग घटक, कार्गो घनत्व, ग्रेब क्षमता इत्यादि को ध्यान में रखते हुए 0.08 लीटर प्रतिटन तक ईंधन के उपभोग का अनुमान लगाया गया है। 0.08 लीटर प्रतिटन के आधार पर ईंधन का उपभोग पी पी टी के कथनानुसार 70 लीटर प्रतिघंटा आधारित विचार किये गये ईंधन उपभोग से कम है।

उडीसा स्टेवेडोरस लिमिटेड (ओ एस एल) एवं उत्कल चेम्बर ऑफ कॉमर्स एंड इंडस्ट्री (यू सी सी आई) ने पी पी टी द्वारा विचार किये गये ईंधन उपभोग को अपर्याप्त बताया है। इस संबंध में 70 लीटर प्रति घंटे के उपभोग पर विचार करते हुए जैसा कि दूसरे एच एम सी मामलों में गौर किया गया है यह बल्क कार्गो के संबंध में लगभग 0.09 लीटर प्रति टन (70 लीटर प्रति घंटा/744 टन प्रति घंटा), ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में 0.19 लीटर प्रति टन (70 लीटर प्रति घंटा/357 टन प्रति घंटा), तथा अन्य कार्गो के संबंध में 0.31 लीटर प्रति टन (70 लीटर प्रति घंटा/223 टन प्रति घंटा) की खपत निकालती है। इस प्रकार जैसा कि पी पी टी के द्वारा ठीक ही लाया गया है कि इन उपभोग मानदंडों को पी पी टी द्वारा गौर किये गये 0.08 लीटर प्रति टन की खपत से बढ़कर देखा जाना चाहिए।

इस संबंध में यहाँ यह बताना उचित है कि पी पी टी पर एच एम सी के सभी प्रकार के कार्गो जैसे कि ड्राई बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो व अन्य कार्गो के प्रबंधन पर विचार किया गया है। ऐसे परिदृश्य में जबकि एच एम सी का ड्राई बल्क कार्गो को हैंडल करने के लिए विशेष रूप से प्रयोग किया जाता है, पी पी टी द्वारा विचार प्रति टन 0.08 लीटर की खपत उपयुक्त हो सकती है। हालांकि, अगर एच एम सी को ब्रेक बल्क कार्गो या अन्य कार्गो को उतारने व चढ़ाने के लिए विशिष्ट रूप से लगाया जाता है, पी पी टी द्वारा विचार प्रतिटन 0.08 लीटर खपत पर्याप्त नहीं हो सकती। जैसा कि अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर एक रूप से विचार समान मामलों की स्थिति को देखते हुए 4000 प्रतिवर्ष के लिए 70 लीटर प्रति घंटा प्रति एच एम सी के ईंधन में खपत के विचार को उचित महसूस किया गया है।

आमतौर पर ईंधन लागत का अनुमान लगाने के लिए, सामान्य हार्डस्पीड डीजल की कीमत पर विचार किया जाता है। उडीसा के माननीय उच्च न्यायालय के निर्देशों के अनुपालन में पी पी टी में एच एम सी के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित परामर्श की कार्यवाही के दौरान, कुछ सेवा प्रदाताओं ने प्रस्तुत किया कि वे एच एम सी संचालनों के लिए प्रीमियम डीजल का उपयोग करते हैं जो सामान्य

एच एस डी से मंहगा है जिस पर पी पी टी द्वारा कोई आपत्ति नहीं की गई। इस परिदृश्य में यह महसूस किया जाता है कि ईंधन लागत पर पहुँचने के लिए मौजूदा प्रीमियम डीजल दर 60.83 प्रति लीटर पर विचार किया जाये।

- (ख) मरम्मत व रख-रखाव लागत, बीमा लागत और अन्य खर्चों में 5% , 1% व 5% का पी पी टी द्वारा एच एम सी की पूँजी लागत में अनुमान है। जब अन्य प्रमुख पत्तन न्यासों पर एच एम सी के प्रयोग के लिए प्रशुल्क निर्धारण किया जाता है जिसे उपरोक्त खर्चों के अनुमान के लिए विचार प्रतिशत के साथ देखा जाता है। यह नहीं दिखता कि पी पी टी ने उपरोक्त खर्चों तक पहुँचने के लिए विविध पूँजी लागत के घटक पर भी विचार किया गया है।

(ग) **मूल्यह्रास**

उड़ीसा स्टेवेडोरस लिमिटेड (ओ एस एल) द्वारा की गई टिप्पणियों का जबाब देते हुए पी पी टी ने इसके संशोधित प्रस्ताव में 18.10 % का मूल्यह्रास माना है जो कथित तौर पर कम्पनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों पर आधारित है। हालांकि पी पी टी ने कम्पनी अधिनियम 2013 के उस प्रासांगिक प्रावधान को संदर्भित नहीं किया है जिसके आधार पर 18.10 % प्रतिवर्ष मूल्यह्रास निकलता है।

इस संबंध में इसे यहाँ उल्लेख करना प्रासंगिक है कि चैन्सर्ड पत्तन न्यास (सी एच पी टी) से प्राप्त एच एम सी के उपयोगशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव के निपटान के दौरान सी एच पी टी ने तब यह पेश किया था कि कम्पनी अधिनियम 2013 (अनुभाग 123 खण्ड सी (के) (2) व कम्पनी अधिनियम 2013 के क्र म सं. 6 के अन्तर्गत अनसूची II के नोट के अनुसार) के अनुसार प्रावधान सुझाव देते हैं कि भारी लिफ्ट उपकरण का उपयोग जीवन 20 वर्ष माना जाय, यह 5% प्रतिवर्ष की मूल्यह्रास की दर से जाती है, हालांकि यह अधिनियम यह भी सुझाव देता है कि तीन पारी संचालन के मामले में मूल्यह्रास दर मौजूदा दर के 100 % बढ़ाई जाय। इसका मतलब यह हुआ कि 5% की मूल्यह्रास दर दुगुनी होकर 10% हो जाती है। तदनुसार एच एम सी के मामले में मूल्यह्रास को एच एम सी के पूँजी लागत के 10% पर माना गया। कम्पनी अधिनियम 2013 के प्रासांगिक प्रावधानों के संकेत के आभाव में जिसके आधार पर पी पी टी ने 18.10 % प्रतिवर्ष मूल्यह्रास निकाला, पर विचार करने की स्थिति में नहीं है। अतएव यह सी एच पी टी द्वारा तब दिये गये प्रसंग के आधार पर 10% प्रतिवर्ष मानी जाती है।

(घ) **लाइसेंस शुल्क**

पत्तन की जमीन के लिए लाइसेंस शुल्क को संबंधित प्रमुख पत्तन न्यास की दरों के पैमाने (एस ओ आर) में निर्धारित दरों के आधार पर अनुमान लगाया जाता है। पी पी टी ने 12 माह की अवधि के लिए अनुमानित की है। पी पी टी द्वारा अनुमानित 500 वर्ग मी. के क्षेत्र की आवश्यकता पर भरोसा जताया जाता है। लाइसेंस शुल्क के दर के संदर्भ में पी पी टी ने पत्तन की दरों के प्रचलित पैमाने में निर्धारित लाइसेंस शुल्क मान चुकी है और पत्तन ने लाइसेंस शुल्क में वृद्धि कारक पर विचार नहीं किया।

वर्ष 2014 के दौरान प्रचलित शुल्क पर पहुँचने के लिए पी पी टी द्वारा सर्वर्धित कारक पर विचार न करने का कारण अस्पष्ट बना है। आगे यह भी स्पष्ट नहीं है कि किस वर्ष से पी पी टी 12/- प्रति वर्ग मीटर की दर को लागू करती है जैसा कि पी पी टी का पिछला सामान्य संशोधन प्रस्ताव अर्थात् 2011 व 2007 (जब इस प्राधिकरण ने पी पी टी के सामान्य संशोधन प्रस्तावों का निपटारा किया) लाइसेंस शुल्क की दर 12/- प्रतिवर्ग मी. प्रतिबिम्बित करते हैं। वर्ष 2007 से पहले की स्थिति उपलब्ध नहीं है।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा अनुमानित 12/- प्रतिवर्ग मी. प्रतिमाह की दर का विश्लेषण में बिना वृद्धिकारक को ध्यान में रखकर विचार किया जाता है। चूंकि उपलब्ध एस ओ आर में 12/- प्रतिवर्ग मी. निर्धारित है सेवा प्रदाताओं द्वारा पत्तन के लाइसेंस का भुगतान केवल इसी स्तर में होगा। चूंकि लाइसेंस शुल्क बिना किसी ब्रेक के संचालक द्वारा देय है, जैसा कि पत्तन ने पुष्टि की है, इस विश्लेषण ने पूरे 12 माह की अवधि के लिए लाइसेंस शुल्क पर विचार किया जाता है बजाय एच एम सी के 7 महीने की निश्क्रिय अवधि जिसमें आमतौर पर दिसंबर 2009 के पी पी टी एच एम सी आदेश सहित अन्य प्रमुख न्यासों के एच एम सी मामलों को निपटाने में विचार किया जाता है।

- (viii) एच एम सी की अनुमानित पूँजीगत लागत के 16 % पर नियोजित पूँजी पर लाभ की अनुमति प्राप्त हो।

- (ix) इस प्रकार वार्षिक राजस्व आवश्यकता, जो वार्षिक संचालित लागत और नियोजित पूँजी पर लाभ की कुल राशि है, पीपीटी द्वारा अनुमानित 1633.91 लाख के राजस्व आवश्यकता की तुलना में 1693.52 लाख निकलती है।

- (x) सरकार की नीति के अनुसार, तटीय कार्गो (पी ओ एल सहित उष्णीय कोयला, कच्चा तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क पैलेट) के लिए रियायती प्रशुल्क सामान्य कार्गो/पोत संबंधी कर का 60% से अधिक नहीं निर्धारित किया जाना है। इस प्राधिकरण तथा पीपीटी पर सरकार द्वारा तटीय कार्गो के लिए रियायती दरों से संबंधित नीति बाध्य है। इसलिए जैसा कि ओ एस एल ने विनती की है विदेशी कार्गो तथा तटीय कार्गो के लिए एक दर तय करना सम्भव नहीं है। किसी भी मामले में तटीय कार्गो पर रियायत की अनुमति विदेशी कार्गो के लिए दर की गणना में सन्निहित है। पीपीटी द्वारा दिये गये विवरण से यह देखा जाता है कि वर्ष

2010-11 से 2013-14 के दौरान एचएमसी द्वारा प्रबंध किये गये विदेशी एवं तटीय कार्गो का औसत अनुपात 98.71 : 1.29 ठहरता है। इस स्थिति पर विचार किया जाता है।

- (xi) इस प्रकार केवल ड्राइ बल्क कार्गो के प्रबंध के मामले में 2.98 मिलियन टन, केवल ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में 1.43 मिलियन टन व 0.89 मिलियन टन केवल अन्य कार्गो के प्रबंध के मामले में और 1633.91 लाख की वार्षिक राजस्व की जरूरत पर आधारित तथा तटीय व विदेशी कार्गो के अनुपात के आधार पर एचएमसी की मानदंड क्षमता को ध्यान में रखते हुए ड्राइ बल्क कार्गो के लिए प्रतिटन दर 55.18 प्रति मी. टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 114.97 प्रति मी. टन, अन्य कार्गो के लिए 183.95 प्रति मी. टन पत्तन द्वारा प्रस्तावित ड्राइ बल्क कार्गो के लिए 84.68 प्रति मी. टन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 176.11 प्रति मी. टन तथा अन्य कार्गो के लिए 281.95 प्रति मी. टन की तुलना में निकलता है।
- (xii) इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तथा पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर में अन्तर का मुख्य कारण मानदंड क्षमता पर आधारित पद्धति जो कि इस प्राधिकरण द्वारा एकछत्र रूप से दूसरे प्रमुख पत्तन न्यासों के समान मामलों के निपटान में अंगीकृत की है, व पीपीटी द्वारा उसकी वास्तविक/अनुमानित प्रशुल्क गणना पर आधारित पद्धति में अन्तर के कारण है।
- (xiii) (अ) यहाँ यह उल्लेखित करना उचित होगा कि पीपीटी ने अपने सितम्बर 2014 के संशोधित प्रस्ताव में ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो के प्रहस्तन रेट प्रस्तावित करने के अलावा एच एम सी के द्वारा कंटेनर प्रहस्तन दर 2000/— प्रति कंटेनर भी प्रस्तावित किये हैं। जबकि पीपीटी ने एच एम सी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन दर पर पहुँचने का कोई आधार एच एम सी की राजस्व आवश्यकता के हिसाब से उजागर नहीं किया है।
- (ब) इस सम्बन्ध में यहाँ यह याद दिलाना प्रासंगिक है कि अभी कुछ दिन पहले इस प्राधिकरण ने अपने आदेश संख्या टीएएमपी/25/25013-एम ओ पी टी दिनांक 04 अगस्त, 2014 द्वारा 100 टन एच एम सी द्वारा प्रहस्तन किये जाने वाले कंटेनर का प्रशुल्क निर्धारित किया है। 100 टन एच एम सी की कंटेनर प्रस्तन की सामान्य क्षमता के सम्बन्ध में, आदेश के कारण उल्लेखित है। प्रहस्तन दर 20 फेरे प्रति घंटा प्रति एच एम सी मान लिया गया है। अभी के मामले में इसी तरह 20 फेरे की प्रहस्तन दर मानकर, एच एम सी की सामान्य क्षमता 80000 कंटेनर, यदि केवल कंटेनर प्रहस्तन हो, निकाली गयी है। आगे 1633.91 लाख राजस्व की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, जैसा कि पिछले पैराग्राफ में विचार विमर्श हो चुका है, एच एम सी के द्वारा कंटेनर प्रहस्तन की दर 2042/— निकलती है।
- इसीलिए इसको इस समरूप में नहीं अपनाया जा सकता क्योंकि इसका कारण यह है कि कंटेनर बहुत प्रकार के विभिन्न श्रेणी तथा आकार में होते हैं जैसे भरा हुआ/खाली, 20'/40' और 40' से ऊपर टी ई यू में प्रहस्तित, खतरे वाले, बड़े आकार वाले जो राजस्व की आवश्यकता पर असर डालेंगे। उदाहरण के लिए 40' के एक कंटेनर का प्रहस्तन प्रशुल्क, 20' वाले का 1.5 गुना, 40' से बड़े का 20' वाले का 2 गुना, खतरे वाले कंटेनर का प्रशुल्क सामान्य कंटेनर से 1.25 गुना होगा। इस तरह के विश्लेषण की अनुपस्थिति में पीपीटी पर, एचएमसी द्वारा प्रहस्तन दर को निश्चित करना सम्भव नहीं है। आगे, की जैसा पहले भी कहा जा चुका है कि एच एम सी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन की दर पत्तन द्वारा अपने सितम्बर, 2014 के प्रस्ताव में 2000 प्रति कंटेनर प्रस्तावित की जा चुकी है। इसके परिणाम स्वरूप प्रयोगकर्ता/सेवा प्रदाता इस तरह के प्रस्ताव से अनभिज्ञ हैं।
- संपूर्ण स्थिति के परिपेक्ष्य में पीपीटी को सुझाव दिया जाता है कि वह एक अच्छी तरह से विश्लेषण किया हुआ प्रस्ताव दायर करे, यदि वह ऐसा चाहता है कि एच एम सी द्वारा विभिन्न प्रकार के कंटेनरों की प्रहस्तन दर पर पहुँचा जाय (80000 कंटेनरों की सामान्य क्षमता के अन्दर) जो राजस्व क्षमता 1633.91 लाख, जो कि पहले से ही आकलित की जा चुकी है पर आधारित हो।
- (स) कार्यवाही के दौरान, इस मामले के सम्बन्ध में जो कि पीपीटी ने आधार दर के प्रस्ताव में संदर्भित किया है कि कुछ प्रयोग कर्ताओं/सेवा प्रदाताओं ने बताया है कि एच एम सी प्रचालक पीपीटी पर वर्तमान में 1000 रुपये प्रति कंटेनर प्रहस्त प्रशुल्क वसूल रहे हैं। इस प्राधिकरण ने, पीपीटी पर, एच एम सी द्वारा कंटेनर प्रहस्तन की कोई दर अभी तक निर्धारित नहीं की है। उपर्युक्त वसूली का आधार अज्ञात है। इसलिए पीपीटी को सुझाव दिया जाता है कि ऐसी प्रशुल्क वसूली से दूर रहे तथा किसी सेवा प्रदाता को भी किसी वसूली की आज्ञा न दे जो इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत न की गई हो।
- (द) ऐसी कोई घोषणा न तो इस प्राधिकरण तथा न ही पीपीटी द्वारा संयुक्त सुनवाई में की गयी थी कि एच एम सी का प्रशुल्क 1000/— प्रति कंटेनर प्रति फेरा पीपीटी पर होगा जैसा कि एस एस एल एल ने किया है। जब पीपीटी से इस विषय में विशेष टिप्पणी मांगी गयी तब पीपीटी ने भी किसी ऐसी घोषणा को निश्चित नहीं किया है लेकिन सामान्यतया कह दिया है कि इसने प्रस्तावित कंटेनर प्रहस्तन दर को सितम्बर, 2014 के संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित किया है।
- (xiv) ऊपर की स्थिति के अनुसार पीपीटी द्वारा दिये गये कीमत विवरण में सुधार किया गया है। सुधार किया गया कीमत विवरण संलग्नक के रूप में संलग्न है।
- (xv) (अ) मार्ग दर्शी 2005 की धारा 5.9 प्रशुल्क को उत्पादकता के वेंच मार्क स्तर में जोड़ने के लिए कहती है जब अच्छे प्रदर्शन के लिए पुरस्कार तथा वेंच मार्क स्तर से कम प्रदर्शन के लिए दण्ड की व्यवस्था

हो। इसी तरह प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क केवल पीपीटी को ही नहीं बल्कि अन्य मुख्य पत्तन न्यासों को भी जहाँ सेवा प्रदाताओं द्वारा एच एम सी लगायी गई है के लिए भी निश्चित किया गया है कार्गो प्रशुल्क निश्चित किया गया जैसे ड्राइ बल्क कार्गो, ब्रेक बल्क कार्गो तथा अन्य कार्गो तथा यह क्रमशः 12500 टन प्रतिदिन, 6000 टन प्रतिदिन तथा 3750 टन प्रतिदिन कि आधार प्रदर्शन को मानकर किया गया है। प्रहस्तन क्षमता को भी सामान्य क्षमता का आधार माना गया है।

- (ब) अपनी आधार प्रशुल्क दर जो सितम्बर 2014 के संशोधित प्रस्ताव के साथ रखी गयी थी पीपीटी ने प्रदर्शन से जुड़ा प्रशुल्क प्रस्तावित किया है जिसका आधार प्रदर्शन स्तर 7001–9000 टन प्रतिदिन ड्राइ बल्क कार्गो के लिए 3501–5500 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 2001–4000 टन प्रतिदिन अन्य कार्गो हेतु है। आधार स्तर से ऊपर किसी भी बढ़ोतरी हेतु पीपीटी ने, आधार प्रशुल्क में फ्लेट 5% की बढ़ोतरी का प्रस्ताव रखा है तथा आधार स्तर से नीचे के लिए पीपीटी ने, आधार प्रशुल्क में 5% कमी का प्रस्ताव रखा है। आधार प्रदर्शन स्तर जो पीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है किसी विश्लेषण के साथ नहीं है।
- (स) जैसे कि पहले चर्चा की जा चुकी है, कार्यफलन मानदण्ड 12500 ड्राइ बल्क कार्गो हेतु 6000 टन प्रतिदिन, ब्रेक बल्क कार्गो हेतु और 3750 टन प्रतिदिन अन्य कार्गो हेतु है, आधार दर पर पहुँचने के लिए गणना में लिए गये हैं। इसलिए कट ऑफ बिन्दु को भी सामान्य स्तर प्रहस्तन, सभी प्रकार के कार्गो से जोड़ने के लिए अनुरोध किया जाता है। जैसा कि ऊपर कहा गया है।
- (द) अच्छे प्रदर्शन हेतु पुरस्कार के विवरण के सम्बन्ध में पीपीटी का 5% की बढ़ोतरी का प्रस्ताव जो वर्तमान परिपेक्ष्य भी प्रचलित है को माना जाता है। जबकि आधार स्तर से नीचे के प्रदर्शन के लिए दण्ड स्वरूप जो प्रस्ताव है, एच एम सी प्रचालक को इस स्थिति में पहुँचा जा सकता है कि वह आवश्यक अनुमानित वार्षिक राजस्व भी पूरा न कर सके। इस प्रकार प्रचालक हानिकारक अवस्था में पहुँच जायेगा। इसलिए यह सही माना गया है कि आधार स्तर से नीचे के प्रदर्शन को लिए बिना, एच एम सी प्रचालक इस अवस्था में होना चाहिए कि वह विशेष कार्गो कैटेगिरी में कम से कम आधार प्रशुल्क प्राप्त कर सके। स्थिति के अनुसार, प्रदर्शन स्तर के घटने पर आधार स्तर से नीचे की, कोई घटी प्रशुल्क दर नहीं मानी जाती है।
- (xvi) पीपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य टिप्पणियाँ जो उन मामलों के सामन्जस्य में हैं जो मुख्य पत्तन न्यासों के लिए अनुमोदित हैं, का अनुमोदन किया जाता है।
- (xvii) पीपीटी का प्रस्ताव जो प्रस्तावित दर को होल सेल प्राइस इंडेक्स (डब्लू पी आई) की 60% मात्रा के साथ सूचिबद्ध करने हेतु है, इस सूचीकरण को उच्चतम 3% तक रखना मार्ग दर्शिका 2008 के अनुसार है। जैसे कि एचएमसी के प्रशुल्क निर्धारण का प्रस्ताव मार्ग दर्शिका 2005 के अनुसार प्रस्तावित किया गया है इसलिए इस प्रस्ताव को अनुमोदित करना संभव नहीं पाया गया है।

12.1 परिणामस्वरूप, ऊपर दिये गये कारणों और सम्पूर्णता के साथ वृद्धि के प्रयोग के आधार पर यह प्राधिकरण प्रस्तावों का जो अभी प्रचलन में है तथा सेक्शन 2.5(ब) प्रचालित आधार दर पीपीटी के अध्याय II कार्गो सम्बन्धित प्रशुल्क में है को, निम्न अनुसार बदलने का अनुमोदन करती है।

- 2.15 (ब) व्यक्तिगत प्रचालकों द्वारा स्थापित की गयी 100 टन हार्बर मोबाइल क्रेन के प्रयोग के प्रशुल्क।
- (i) ड्राई बल्क कार्गो

प्रतिदिन क्रेन के प्रदर्शन का औसत (मीट्रिक टन में)	उच्चतम सीमा	
	विदेशी	तटीय
12500	55.18	33.11
12501–13500	57.94	34.77
13501–14500	60.70	36.42

नोट:— वृद्धिकारी उच्चतम दरें परिगणित करने के लिए जैसा कि ऊपर दिखाया गया है कि पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है तथा दूसरे 1000 टन के लिए आधार दर का 110 % बढ़ाया गया है। इसी प्रकार 14500 टन से आगे दर निकालने के लिए वही विधि अपनाई जाय।

- (ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन (रूपये में)	
	विदेशी	तटीय
6000	114.97	68.98
6001–7000	120.72	72.43

नोट: वृद्धि कारी उच्च दरें परिगणित करने हेतु, जैसा कि उपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105% किया गया है, 7000 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी यही विधि अपनाई जायेगी।

(iii) **अन्य कार्गों के लिए**

औसत दैनिक क्रेन निष्पादनता (मी.टन में)	उच्चतम दर प्रति टन(रुपये में)	
	विदेशी	तटीय
3750	183.95	110.37
3751—4750	193.14	115.89

नोट: वृद्धि कारी उच्च दरें परिगणित करने हेतु, जैसा कि उपर दिखाया गया है, पहले 1000 टन के लिए आधार दर को बढ़ाकर 105 % किया गया है, 4750 टन से आगे के लिए दर परिगणित करने के लिए भी यही विधि अपनाई जायेगी।

नोट्स :

- (i) प्रतिदिन की पोतघाट औसत निष्पादनता की गणना करने का सूत्र निम्नानुसार है:

एच एम सी द्वारा लादी गई/उतारी गई कुल मात्रा

-----X 24 घंटे

पोत प्रचालन के आरंभ से पूर्णता तक लिया गया कुल समय

- (ii) पोत में/से कार्गों के लदान/उतराई के आरंभ से उसकी पूर्णता तक प्रतिदिन की पोतघाट औसत निष्पादनता के अनुसार क्रेन किराया प्रभार की समुचित दर लादे/उतारे गए कार्गों की संपूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोग कर्ताओं से वसूली के लिए चुनी जायेगी।
- (iii) यदि एक एच एम सी किसी दूसरी एच एम सी या ई एल एल क्रेन/ क्रेनों के साथ काम करती है तो क्रेन की प्रतिदिन पोतघाट निष्पादनता एच एम सी लोडमीटर द्वारा रिकार्ड की गई मात्रा के आधार पर सुनिश्चित की जायेगी।
- (iv) यदि क्रेन में एक घंटे से अधिक की खराबी आ जाए,जब तक पोत पोतघाट से खाना हो, एच एम सी द्वारा प्रहस्तित मात्रा का निर्धारण क्रेन में खराबी आने से पहले लोड गये/उतारे गए कार्गों की मात्रा को हिसाब में लेकर उसे क्रेन के काम के घंटों से विभाजित किया जाए और ऐसे भागफल को 24 से गुणा करके किया जाए।
- (v) यदि एच एम सी के प्रचालन में लगातार दो घंटे से अधिक समय तक रुकावट आ जाए जिसके लिए एच एम सी को जिम्मेदार न ठहराया जा सके, तो पोत में क्रेन के प्रचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को समुचित छूट प्रदान की जाएगी, दो घंटे से कम समय के लिए एच एम सी के प्रचालन में आई रुकावट पर उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार नहीं किया जाएगा, ऐसी रुकावट जिसके लिए एच एम सी उत्तरदायी है कोई छूट नहीं दी जाएगी। एच एम सी के काम करने के दौरान लदान/उतराई प्रचालनों में सभी रुकावटों को पोत के स्टीवडोर द्वारा दैनिक पोत निष्पादनता रिपोर्ट में प्रमाणित किए जाने की आवश्यकता है।
- (vi) एच एम सी में खराबी के कारण या काम न करने के कारण यदि पोत को स्थानांतरित करना आवश्यक हो जाता है तो रु. 1,00,000 (एक लाख रुपये मात्र) के अर्धदंड के साथ-साथ, पोत घाट से लंगरगाह तक पोत को स्थानांतरित करने के प्रभार क्रेन-प्रचालक से वसूले जाएंगे, इस प्रकार वसूले गये स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेन्ट को वापस किए जाएंगे जबकि अर्धदंड की राशि पत्तन द्वारा अपने पास रखी जाएगी।
- (vii) औसत निष्पादनता पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अन्तिम और बाध्यकारी होगा।”

12.2 अनुमोदित दर भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तिथि के बाद 30 दिन बीत जाने पर प्रभावी होगी और तीन वर्ष तक प्रभावी रहेगी, इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट रूप से विस्तार न किए जाने की दशा में दिया गया अनुमोदन स्वचलित रूप से खत्म हो जाएगा।

13.3 प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा हार्बर मोबाइल क्रेनों के लिए अनुमोदित दर उच्चतम दर है और पत्तन पर समान सुविधाएँ/सेवाएँ प्रदान करने के लिए, किसी विशेष प्रदाता का उल्लेख किए बिना, समान रूप से लागू होगी। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 7.2 के अनुसार, पत्तन प्राधिकार व्यवस्था में उपयुक्त रूप से एक आवश्यक भात डालकर यह सुनिश्चित करे कि प्राधिकृत सेवा प्रदाता निर्धारित उच्चतम दर से अधिक वसूल न करे।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन—III / 4 / असा. / 143 / 2014]

संलग्नक

पारादीप पत्तन न्यास पर मोबाइल हार्बर क्रेन द्वारा प्रति टन प्रहस्तन दर पर पहुँचने के लिए संगणना पत्र

(लाख टन में)

क्र.स.	विवरण	पी पी टी के 29.9.2014 के संशोधित प्रस्ताव में रखा गया अनुमान	टी ए एम पी द्वारा मोडरेट किया गया अनुमान		
I	अधिकतम क्षमता				
			ड्राई बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
(i)	कार्गो भाग	-	100%	100%	100%
(ii)	कार्गो प्रहस्तन दर टन में प्रति दिन	-	12500	6000	3750
(iii)	कार्गो प्रहस्तन दर टन में प्रति घंटा	-	744	357	223
(iv)	एक वर्ष में कुल कार्य दिवस	-	4000	4000	4000
(v)	बिचारार्थ एच एम सी की संख्या	-	1	1	1
(vi)	व्यक्तिगत कार्गो क्षमता (i*ii*iv*v)	-	2976190	1428571	892857
(vii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (लाख टन में)	20	29.76	14.29	8.93
(viii)	वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (मिलियन टन में)	2.00	2.98	1.43	0.89
II	पूँजी लागत				
(i)	2 ग्रेव के साथ 100 टन मोबाइल हार्बर क्रेन की कीमत पी पी टी - (€ 3430000+ € 270000)* Rs 80 टी ए एम पी-(€ 3430000+ € 270000)* Rs 77.09	2,960.00	2,852.33		
(ii)	अतिरिक्त 2 ग्रेव की कीमत	200.00	200.00		
(iii)	सीमा प्रशुल्क एच ए0 सी की कीमत के 25 की दर से	740.00	713.08		
(iv)	अन्य पूँजी कीमतें (पी पी टी- 200 लाख रुपये) (टी ए एम पी- पूँजी कीमत का 5)	200.00	188.27		
	योग II (i+ii)	4,100.00	3,953.68		
III	प्रचालन लागत प्रति वर्ष				
(i)	ईंधन लागत :				
	(पी पी टी-0.08 लीटर प्रति टन, रेट प्रति लीटर 72.20 लाख टन) (टी ए एम पी- 70 लीटर प्रति घंटा, दर 60.83 प्रति लीटर 4000 घंटे)	115.20	170.32		
(ii)	रख रखाव और मरम्मत (पी पी टी - उपकरण की कीमत के 5 की दर से) (टी ए एम पी- उपकरण की कीमत के 5 की दर से)	195.00	197.68		
(iii)	बीमा (पूँजी कीमत का 1%)	39.00	39.54		
(iv)	अवमूल्यन(पीपीटी- 18.10 % पूँजी कीमत के डब्लू डी बी का) (टी ए एम पी- पूँजी कीमत का 10 %)	492.60	395.37		
(v).	लाइसेंस प्रशुल्क (पी पी टी और टी ए एम पी-12 रुपये प्रति वर्ग मीटर प्रति महीना, 500 वर्ग मीटर, 12 महीने)	0.72	0.72		

(vi)	अन्य खर्चें पूँजी कीमत का 5 %	195.00				197.68		
	कुल प्रचालन कीमत (i से vi का योग)	1,037.52				1,001.32		
IV	निवेशित पूँजी पर आय 16 % की दर से	656.00				632.59		
V	अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता:							
	(अ). कुल प्रचालन कीमत	1,037.52				1,001.32		
	(ब). निवेशित पूँजी पर आय	656.00				632.59		
	(स). कुल राजस्व की आवश्यकता	1,693.52				1,633.91		
VI	कीमत प्रति मी. टन	ड्राई बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो	duVsuj	ड्राई बल्क कार्गो	ब्रेक बल्क कार्गो	अन्य कार्गो
	(अ). कुल वार्षिक आवश्यकता (लाख में)	1,693.52				1,633.91	1,633.91	1,633.91
	(ब). क्षमता	2000000				2976190	1428571	892857
	(स). कीमत प्रति मी. टन							
	(i) विदेशी	84.68	176.1	281.9	2000.0	55.18	114.97	183.95
			1	5	0			
	(ii) तटवर्ती	-	-	-	-	33.11	68.98	110.37

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th December, 2014

No. TAMP/30/2014-PPT.— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Paradip Port Trust (PPT) for fixation of ceiling tariff for the Harbour Mobile Crane (HMC), to be applied commonly at the PPT without reference to any particular service provider, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/30/2014-PPT

Paradip Port Trust

- - -

Applicant

QUORUM:

- (i) Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 28th day of November 2014)

This case deals with the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for fixation of ceiling tariff for the Harbour Mobile Crane (HMC), to be applied commonly at the PPT without reference to any particular service provider.

2. It may be recalled that this Authority vide its Order dated 30 December 2009 had disposed of the proposal received from PPT fixing tariff for the use of Harbour Mobile Crane (HMC) installed at PPT. This Order was notified in the Gazette of India on 12 January 2010 vide Gazette No. 21. The tariff for the use of HMC at PPT so fixed in December 2009 was a ceiling rate to be applied commonly at the PPT without reference to any particular service provider, as stipulated in Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, and was valid for a period of three years after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India.

3.1. In June 2014, the PPT had submitted two different proposals for fixation of tariff for HMC of 100 tonne capacity. Given that the validity of the common tariff for the use of the HMC at PPT has expired on 26 January 2013, the 1st proposal submitted by the PPT was for fixing the tariff for the HMC beyond January 2013. It had submitted the 2nd proposal for fixation of tariff for the said additional HMC on the ground that the PPT is going to invite tender for engagement of additional HMC.

3.2. In this connection, it was immediately communicated to PPT vide our letter dated 20 June 2014 that the two proposals dated 6/7 June 2014 and 7 June 2014 filed by PPT seeking two different set of rates for the same capacity of HMC viz. 100T HMC is not seen to be in line with clause 7.2. of the tariff guidelines of 2005. The PPT was, therefore,

requested to recast its proposal and file a single revised proposal with governing conditions, proposing to fix one common tariff for the use of HMC to be applied commonly at the PPT without reference to any particular service provider duly clarifying the authorisation arrangement envisaged for the additional HMC.

3.3. Further, since the PPT had proposed higher rate for a new crane apparently stemming from the intention that a new crane with a higher productivity should fetch a better rate for the service provider, the PPT was requested to propose performance linked tariff, thereby providing incentives for better performance and disincentive for performance below the benchmark level. It was also brought to the notice of PPT that the performance linked tariff structure will also, inter alia, suit the situation, when cranes of capacity different from the normative level of 100 tonnes are placed in operation.

4.1. In this backdrop, the PPT vide its letter dated 17 July, 2014 has submitted its proposal for fixation of tariff for the use of Harbor Mobile Crane (HMC). The main submissions made by the PPT in its proposal are summarized below:

- (i) The calculations have been made considering the annual capacity of one HMC as 2 Million Metric Tonne. This has been arrived considering the average actual cargo handled by one HMC during the period from 2007-08 to 2013-14.
- (ii) The cost of the Harbour Mobile Crane has been taken as per the budgetary offer received from the manufacturer which is 34.30 lakh Euro and 2.70 lakh Euro has been considered towards cost of transportation. The customs duty has been considered at 25%. The all-inclusive cost of the HMC in Indian Rupees works out to ₹ 3700 lakhs. Considering the upfront premium, interest and working capital margin to the tune of ₹ 950 lakhs, the cost of the HMC has been considered at ₹ 4650 lakhs.
- (iii) The operating expenditure under different heads have been taken as per the norms fixed by the TAMP even though the actual expenditure on these heads are more, as the spares are to be procured from abroad and payments are to be made in foreign currencies. Processing a high rate for HMC may lead to increase in the overall cost of handling of cargo in PPT which may discourage the customers and result in diversion of cargo to nearby ports.
- (iv) The installation of Harbour Mobile Crane is badly necessary in Paradip Port for early evacuation of cargo so that the productivity and overall profitability will increase. PPT is not very keen to earn revenue by granting license to the operators, rather it is keen to handle more cargo which will enhance the performance of PPT with deployment of HMCs.
- (v) During the joint hearing on 27.06.2014 at Bhubaneswar (relating to some HMC High Court matter), the operators were insisting to have an escalation provision since the operating expenditure includes fuel and labour costs which are increasing every year at average high rate. In view of this, it is proposed to escalate the rate at 60% of the price index as applicable to PPP projects subject to a maximum limit of 3%. Considering the above, the revised rate per tonne stands at ₹ 82.45 for Foreign Cargo and ₹49.47 for coastal cargo.

4.2. The cost statement furnished by the PPT to arrive at per tonne rate of HMC is as under:—

Sr. No.	Particulars	Basis	Workings	₹ in Lakhs															
I.	Cost of 100T Mobile Harbour Cranes (₹ Lakhs) (WDV) (₹ 2963.70 lakh original			3700.00															
	Other Expenses (all other facilities required for operation of machine and includes upfront premium interest working capital margin)	<table><tr><td></td><td>Statement of other expenses</td><td>₹ in Lakh</td></tr><tr><td>1</td><td>Sundry Debtors (2 months)</td><td>150.00</td></tr><tr><td>2</td><td>Upfront Premium</td><td>750.00</td></tr><tr><td>3</td><td>Spares</td><td>50.00</td></tr><tr><td></td><td>Total</td><td>950.00</td></tr></table>		Statement of other expenses	₹ in Lakh	1	Sundry Debtors (2 months)	150.00	2	Upfront Premium	750.00	3	Spares	50.00		Total	950.00	-	950.00
	Statement of other expenses	₹ in Lakh																	
1	Sundry Debtors (2 months)	150.00																	
2	Upfront Premium	750.00																	
3	Spares	50.00																	
	Total	950.00																	
	Total Capital Cost		-	4650.00															
II	Annual capacity (in			2.00															

	Million Tonnes)			
III	Operating Cost		-	
(a)	Fuel cost	(As per actuals)	0.08 ltrs per tonne Rate per Ltr. ₹ 72/-	115.20
(b)	Repairs & Maintenance cost @ 5% of Equipment cost (As per TAMP)	5% on cost of mechanical equipment	5%* ₹ 3700 lakhs	185.00
(c)	Insurance (As per TAMP)	1% on cost of mechanical equipment	1%* ₹3700 lakhs	37.00
(d)	Depreciation (As per TAMP)	As per norms prescribed in Companies Act	10.34%* ₹3700 lakhs	382.58
(e)	License Fee	As per scale of rates	₹1200 per month*12 months	0.14
(f)	Other Expenses @ 5% of I (As per TAMP)	5% of gross fixed asset value	5%* ₹700 lakhs	185.00
	Total=SL No. (a) to (f)			904.92
IV	ROCE@16% i.e., after adjustment of depreciation	16% on Capital employed	16%* ₹4650 lakhs	744.00
V	Total cost plus Return on Investment		III + IV	1648.92
VI	Hire charges per shift			
VII	Hire charges per tonne (Foreign)		₹1648.92 lakhs/ 2 million tonnes	82.45
VIII	Hire charges per tonne (Coastal)		60%* ₹ 82.45	49.47

4.3. It was seen from the PPT proposal dated 17 July 2014 in reference that the PPT did not furnish the draft Scale of Rates. Since Clause 3.2.4 of the 2005 Guidelines requires circulation of the proposed tariff to the users, the PPT was requested vide our letter dated 23 July, 2014 to furnish the proposed draft Scale of Rates along with conditions governing the application of rates.

4.4. Further, since, the PPT has not furnished the names of the prospective service providers, who may have to be consulted on the case in reference, the PPT was also requested vide the above referred letter to furnish the names of the prospective service providers along with their contact details.

4.5. In this backdrop, the PPT under cover of its letter dated 2 August, 2014 has furnished the contact details of the service providers of HMC at PPT as well as the draft scale of rates as given below:

Sl. No.	Cargo handled per day	Rate in ₹ per tonne	
		Foreign	Coastal
1.	Below 6000	65.96	39.58
2.	6001-7000	74.21	44.53
3.	Above 7000	82.45	49.47

Note: The above Scale of Rate is applicable for all the type of cargo. The container handling will be as per the existing rate.

5. In accordance with the consultative process prescribed, a copy each of the proposal dated 17 July 2014 and 2 August, 2014 received from the PPT was circulated to the concerned users/user organisations and Service Providers seeking their comments. The comments received from the users/user organisations and Service Providers were forwarded to the PPT as feedback information. The PPT has responded to the comments of the users/user organisations vide its e-mail dated 30 September, 2014 and letter dated 20 October, 2014.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the PPT was requested vide our letter dated 11 September, 2014 to furnish information/clarification on some issues. The PPT has responded vide its letter dated 30 September, 2014. While responding to the queries, the PPT has furnished a revised proposal. The queries raised by us and the response of PPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response by PPT
1.	The PPT to confirm that the proposal under reference is for fixing the common ceiling rate for the use of HMC at the PPT, without reference to	The Proposal made vide letter no EM/WS/TECH-04/2014(485) dated 17th July, 2014 is for fixing a common ceiling rate for the use of HMC at PPT.

	any particular service provider, as stipulated in clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005.																																																																										
2.	(a). To arrive at the proposed hire charge of ₹ 82.45 per MT, the PPT is seen to have considered the average of the actual cargo handled by 1 No. of HMC during the period from 2007-08 to 2013-14, as base. The deviation from normative capacity based tariff to actual traffic based tariff needs justification.	The deviation from normative capacity based tariff was based on the discussion held with port users from time to time. Further, the rate fixed in 2009 is no more attractive for the operator for which PPT has not got any response during last tender even thougha it was extended 3 times.																																																																									
	(b). In terms of clause 7.2 of the ‘Tariff Guidelines, 2005’ and following the approach adopted by this Authority in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of Harbour Mobile Crane (HMC) by private operators at some of the major port trusts like New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT) and in the case of CFS–Buffer yard facility at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), the PPT is requested to review its proposal based on the normative capacity of the HMC, instead of considering the past actual traffic handled by the different service providers. In this connection, it is noteworthy that even during the fixation of hire charges for HMC at PPT in December 2009, the hire charge was fixed based on the normative capacity of the HMC as then proposed by PPT. The same approach to be adopted to determine the normative capacity of the HMC.	The fresh proposal has been prepared based on the outcome of the joint hearing held on 22.09.2014. The revised proposal is furnished.																																																																									
3.	The PPT has given only the details of the operator wise and yearwise cargo handled througha HMC during the years 2007-08 to 2013-14. In this connection, the PPT to furnish the average per day handling rate achieved by each of the operators at 70% utilization (24 hrs * 70%=16.80 hrs) for three broad categories of cargo viz. dry bulk, break bulk and other cargo separately for each of the year during the period 2007-08 to 2013-14.	<p>The average year wise berth day handling rate achieved by each operators at 70% utilization for three broad categories of Cargo viz. Dry bulk, Break bulk and other are as follows:</p> <p>(A) DRY BULK CARGO</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Year</th><th colspan="5">Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne /Day</th></tr><tr><th>JSPL</th><th>CREW-1</th><th>Crew-2</th><th>Osl-1</th><th>OSL-2</th></tr><tr><td>1.</td><td>2009-10</td><td>8942</td><td>6174</td><td colspan="3" rowspan="3"></td></tr><tr><td>2.</td><td>2010-11</td><td>11554</td><td>8688</td></tr><tr><td>3.</td><td>2011-12</td><td>13232</td><td>11827</td></tr><tr><td>4.</td><td>2012-13</td><td>B/D</td><td>9768</td><td>8076</td><td>9366</td><td>7088</td></tr><tr><td>5.</td><td>2013-14</td><td>10102</td><td>9539</td><td>8088</td><td>10793</td><td>8914</td></tr></table> <p>(B) BREAK BULK CARGO</p> <table><tr><th rowspan="2">Sl. No.</th><th rowspan="2">Year wise</th><th colspan="5">Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne/Day</th></tr><tr><th>JSPL</th><th>CREW-1</th><th>Crew-2</th><th>OSL-1</th><th>OSL-2</th></tr><tr><td>1</td><td>2009-10</td><td rowspan="5"></td><td>498</td><td colspan="3" rowspan="5"></td></tr><tr><td>2</td><td>2010-11</td><td>779</td></tr><tr><td>3</td><td>2011-12</td><td>673</td></tr><tr><td>4</td><td>2012-13</td><td>609</td></tr><tr><td>5</td><td>2013-14</td><td>428</td><td>506</td></tr></table>	Sl. No.	Year	Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne /Day					JSPL	CREW-1	Crew-2	Osl-1	OSL-2	1.	2009-10	8942	6174				2.	2010-11	11554	8688	3.	2011-12	13232	11827	4.	2012-13	B/D	9768	8076	9366	7088	5.	2013-14	10102	9539	8088	10793	8914	Sl. No.	Year wise	Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne/Day					JSPL	CREW-1	Crew-2	OSL-1	OSL-2	1	2009-10		498				2	2010-11	779	3	2011-12	673	4	2012-13	609	5	2013-14	428	506
Sl. No.	Year	Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne /Day																																																																									
		JSPL	CREW-1	Crew-2	Osl-1	OSL-2																																																																					
1.	2009-10	8942	6174																																																																								
2.	2010-11	11554	8688																																																																								
3.	2011-12	13232	11827																																																																								
4.	2012-13	B/D	9768	8076	9366	7088																																																																					
5.	2013-14	10102	9539	8088	10793	8914																																																																					
Sl. No.	Year wise	Average Handling rate per day by operators at 70% utilisation in Tonne/Day																																																																									
		JSPL	CREW-1	Crew-2	OSL-1	OSL-2																																																																					
1	2009-10		498																																																																								
2	2010-11		779																																																																								
3	2011-12		673																																																																								
4	2012-13		609																																																																								
5	2013-14		428				506																																																																				

		<table><tr><th colspan="6">(C) OTHER CARGO</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Year wise</th><th colspan="4">Average Handling rate per day by operators at 70 % utilisation in Tonne/Day</th></tr><tr><td></td><td></td><td>JSPL</td><td>CREW-1</td><td>CREW-2</td><td>OSL-1 OSL-2</td></tr><tr><td>1</td><td>2009-10</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td></tr><tr><td>2</td><td>2010-11</td><td colspan="2"></td><td colspan="2"></td></tr><tr><td>3</td><td>2011-12</td><td>596</td><td>664</td><td colspan="2"></td></tr><tr><td>4</td><td>2012-13</td><td>Nil</td><td>756</td><td colspan="2"></td></tr><tr><td>5</td><td>2013-14</td><td>526</td><td>508</td><td colspan="2"></td></tr></table> <p>However, PPT is proposing to have one HMC in each berth with an additional HMC as standby for which the cargo availability for individual HMC will be affected.</p>	(C) OTHER CARGO						Sl. No.	Year wise	Average Handling rate per day by operators at 70 % utilisation in Tonne/Day						JSPL	CREW-1	CREW-2	OSL-1 OSL-2	1	2009-10					2	2010-11					3	2011-12	596	664			4	2012-13	Nil	756			5	2013-14	526	508		
(C) OTHER CARGO																																																		
Sl. No.	Year wise	Average Handling rate per day by operators at 70 % utilisation in Tonne/Day																																																
		JSPL	CREW-1	CREW-2	OSL-1 OSL-2																																													
1	2009-10																																																	
2	2010-11																																																	
3	2011-12	596	664																																															
4	2012-13	Nil	756																																															
5	2013-14	526	508																																															
4.	(a) Apart from the capital cost of one HMC at ₹37 crores, the PPT has added the cost towards sundry debtors, upfront premium and spares aggregating to ₹9.50 crores to the capital cost of HMC. In this connection, it is relevant here to mention that apart from the cost of the equipment (incurred upto its installation), no other cost is factored into the capital cost of equipment. Such an approach has been uniformly followed while determining the normative hire charge of HMC at various major port trusts as listed above including in the case of PPT (fixation of hire charge for HMC in 2009).	The revised proposal has been made based on the outcome of the joint hearing held on 22.09.2014.																																																
	(b) Without prejudice to the above, the PPT to furnish/clarify/justify the following:																																																	
	(i) The proposal of PPT is to fix tariff for HMC based on certain norms. No norms have been prescribed under 2005 tariff guidelines. If a reference is drawn to the norms prescribed for multipurpose cargo berth under 2008 upfront tariff setting Guidelines, Miscellaneous cost under capital cost to the tune of 5% of equipment cost is considered to cover other cost including working capital margin. The PPT has also considered other expenses at 5% of the Gross value of the equipment. That being so, consideration of sundry debtors and spares separately is seen to be double counting. Therefore, the PPT to clarify the position bringing out the basis for 2 months considered for sundry debtors at ₹150 lakhs and spares at ₹50 Lakhs supported with working.	The revised proposal has been made based on the outcome of the joint hearing held on 22.09.2014. [However, the PPT has not ignored the Sundry Debtors component and cost of spares component from the capital cost of the crane as seen from the revised proposal].																																																
	(ii) When a common tariff is required to be fixed without reference to individual service provider, the PPT to clarify whether consideration of ₹750 Lakhs being the one time upfront premium apparently quoted by one service provider fits into the frame work of clause 7.2.	₹750 lakhs had been obtained during last tendering. But, the same has been ignored in the revised proposal as per the directive of ministry.																																																
5.	While determining the hire charge of HMC at various major port trusts as listed above including in the case of PPT (fixation of hire charge for HMC in 2009), the fuel cost has been considered based on the fuel consumption of 70 litres per hour for 4000 hours per annum. In this connection, the PPT is requested to justify the basis of consumption of 0.08 litres per tonne.	The consumption of 0.08 litres per Tonne has been calculated from the consumption of 70 Liters per hour taking the filling factor of 0.9, cargo density 0.8 and cycle of 32 per hour with grab capacity of 37 CBM. The consumption rate is reasonable and it is less as comparison to Kandla.																																																
6.	The Orissa Stevedores Ltd (OSL) has stated in their comments, a copy of which has been forwarded to PPT that the depreciation has to be at	The observation of Orissa Stevedores Ltd on depreciation has been taken into consideration while calculating the revised tariff by PPT.																																																

	18.10% as per Companies Act, 2013. The PPT to examine the suggestion of OSL and rework the cost of depreciation based on the provisions of the Companies Act, 2013.																																									
7.	(a) The PPT to confirm that the rate of licence fee considered by it in its calculation, is as per the prevailing Scale of Rates of PPT after applying escalation factor at the appropriate rate. The PPT to also indicate the reference of the Licence Fees in its Scale of Rates.	The License fee has been considered for the space occupied by the HMC as per sl.no. 1(a) of clause no 2.13–License fee (page-20 of Scale of Rate-2011). No escalation factor have been considered. The amount has been increased because the actual area required for the operation of the HMC is more than the area considered in the proposal.																																								
	(b) As the PPT is aware, while fixing tariff for HMC at PPT vide tariff order dated 30 December, 2009, the license fee for the HMC for idling period of the year was considered for 7 months. In this connection, paragraph No. 12(vi)(c)(v) of the order dated 30 December, 2009 may be referred. That being so, consideration of license fee for 12 months by PPT needs justification.	The license fee has been taken for 12 months as the area is acquired by HMC operators due to utilization of the area as store when there is no maintenance. Subsequently, the PPT vide its email dated 19 November, 2014 (page 189/c) has stated that the license fees is payable by the HMC operator on monthly basis without any breakup.																																								
8.	The PPT to indicate the yearwise average percentage of foreign and coastal cargo handled by the HMC during the years 2010-11 to 2013-14.	<div>The percentage of foreign and coastal cargoes handled by HMC are as follows-</div> <table><tr><th rowspan="2">Sl No</th><th rowspan="2">Year</th><th colspan="3">Cargo handled in T/year</th><th colspan="2">Percentage</th></tr><tr><th>Foreign</th><th>Coastal</th><th>Total</th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr><tr><td>1</td><td>2010-11</td><td>4011780</td><td>117044</td><td>4128824</td><td>97.17</td><td>2.83</td></tr><tr><td>2</td><td>2011-12</td><td>4903255</td><td>69710</td><td>4972965</td><td>98.60</td><td>1.40</td></tr><tr><td>3</td><td>2012-13</td><td>6922181</td><td>59093</td><td>6981274</td><td>99.15</td><td>0.85</td></tr><tr><td>4</td><td>2013-14</td><td>5719910</td><td>34985</td><td>5754895</td><td>99.39</td><td>0.61</td></tr></table>	Sl No	Year	Cargo handled in T/year			Percentage		Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal	1	2010-11	4011780	117044	4128824	97.17	2.83	2	2011-12	4903255	69710	4972965	98.60	1.40	3	2012-13	6922181	59093	6981274	99.15	0.85	4	2013-14	5719910	34985	5754895	99.39	0.61
Sl No	Year	Cargo handled in T/year			Percentage																																					
		Foreign	Coastal	Total	Foreign	Coastal																																				
1	2010-11	4011780	117044	4128824	97.17	2.83																																				
2	2011-12	4903255	69710	4972965	98.60	1.40																																				
3	2012-13	6922181	59093	6981274	99.15	0.85																																				
4	2013-14	5719910	34985	5754895	99.39	0.61																																				
9.	(a) During the fixation of hire charge for HMC in PPT in December 2009, the hire charges based on the daily performance of the Crane was prescribed separately for each type of cargo viz., Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and for Others. In the proposal under reference and as commented by Orissa Stevedores Limited, the PPT has proposed a common performance based rate for all type of cargo viz., Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and for Others. The reason for deviating from the approach adopted during the last fixation of hire charge remains unexplained. The PPT to propose performance linked hire charge separately for each type of cargo viz., Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and for others.	The performance linked hire charge of each type of cargo viz. Dry bulk, Break bulk and other as proposed is enclosed.																																								
	(b) The PPT has proposed to escalate the proposed rate at 60% of the price index as applicable to the PPP project subject to a maximum limit of 3%. In this context, the PPT to clarify the following:																																									
	(i) The proposal of the PPT is being considered as per the tariff guidelines of 2005. That being so, the PPT to clarify whether it will be appropriate to index the tariff to an extent of 60% of the variation in price index as prescribed in 2008 guidelines.	The proposal for escalation of the rate at 60% of the price index as applicable to PPP projects is as per clause no 2.8-Over all approach of 2008 guidelines.																																								
	(ii) The reason for restricting the escalation to 3% to be brought out.	The subject to a maximum limit of 3% is considered to have a ceiling on the escalation.																																								
10.	The hire charge of ₹82.45 per MT derived by the port has been taken as the base for an average output of above 7000 tonnes per day. In this connection, it may be recalled that during the fixation of hire charge for HMC in PPT in 2009,	The quantity of 7000 tonnes per day has been fixed for convenience of the users and HMC operators to avoid dispute. However, a few slabs have been kept in comparison with the 2009 guide lines.																																								

	the benchmark level of output for Dry Bulk Cargo was prescribed at 12500 tonnes per day, 6000 tonnes for Break Bulk cargo and 3750 tonnes for Others. Benchmarking the performance level for all types of cargo at a lower level of 7000 tonnes per day may be justified. As observed by VISA Steel Limited (VSL) and the VISA Suncoke Limited (VSCL), benchmarking the per day output at a lower level will increase the turnaround time of the vessels with increase in the associated cost. The PPT to follow the approach of prescription of hire charges for HMC with benchmarking level of 12500 tonnes for dry bulk cargo, 6000 tonnes for steel and bagged cargo at 3750 tonnes for others, which is uniformly followed in respect of cases for fixation of hire charge for HMC at other major port trusts.	
11.	Inspite of request made by us vide our letter of even number dated 23 July 2014, the PPT has not proposed conditionalities governing the application of proposed rates. The PPT is to propose conditionalities governing the levy of performance linked tariff for each type of cargo proposed to be handled through HMC.	The conditionalities governing the application of proposed rate are enclosed.

7. As stated above, the PPT has furnished a revised proposal. The revision is mainly seen to be to the extent of change in the capital cost of HMC due to consideration of cost of 2 Nos. of additional grabs and change in the working capital component, thereby resulting in changes in the operating costs which is calculated as a percentage of capital cost. Also, the PPT has considered the rate of depreciation at 18.10% instead of 10.34% considered by it earlier. A comparative position of the initial proposal of July 2014 and the revised proposal of September 2014 is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Norms	Initial proposal of July 2014		Revised proposal of September 2014	
			₹ in Lakhs		₹ in lakhs	
I	Cost of 100T Mobile Harbour Cranes (₹Lakhs) (WDV) (₹2963.70 lakh original)			3700.00		3900.00
	Other Expenses (all other facilities required for operation of machine and includes upfront premium interest working capital margin)	Statement of other expenses 1 Sundry Debtors (2 months) 2 Upfront Premium 3 Spares Total		950.00	₹ in lakhs Sundry Debtors (2 months) Spares Total	200.00 150.00 50.00 200.00
	Total Capital Cost			4650.00		4100.00
II	Annual capacity (in Million Tonnes)			2.00		2.00
III	Operating Cost					
(a)	Fuel cost (As per actual)		0.08 ltrs per tonne Rate per Ltr. ₹72/-	115.20		115.20
(b)	Repairs & Maintenance cost @5% of Equipment cost (As per TAMP)	5% on cost of mechanical equipment	5%* ₹3700 lakhs	185.00	5%* ₹3900 lakhs	195.00
(c)	Insurance (As per TAMP)	1% on cost of mechanical equipment	1%* ₹3700 lakhs	37.00	1%* ₹3900 lakhs	39.00

(d)	Depreciation (As per TAMP)	As per norms prescribed in Companies Act	10.34%* ₹3700 lakhs	382.58	18.10% WDV on ₹3900 lakhs	492.60
(e)	Licensee Fee	As per scale of rates	₹1200 per month*12 months	0.14	₹1200 per month*12 months*5	0.72
(f)	Other Expenses @5% of I (As per TAMP)	5% of gross fixed asset value	5%* ₹700 lakhs	185.00	5%* ₹3900 lakhs	195.00
	Total=Sl. No. (a) to (f)			904.92		1037.52
IV	ROCE@16% i.e., after adjustment of depreciation	16% on Capital employed	16%* ₹4650 lakhs	744.00	16%* ₹4100 lakhs	656.00
V	Total cost plus Return on Investment		III + IV	1648.92		1693.52
VI	Hire charges per shift					
VII	Hire charges per tonne (Foreign)		₹1648.92 lakhs/ 2 million tonnes	82.45	₹1693.52 lakhs/ 2 million tonnes	84.68
VIII	Hire charges per tonne (Coastal)		60%* ₹82.45	49.47	60%* ₹84.68	50.81

8.1. A joint hearing on the case in reference was held on 22 September, 2014 at the premises of PPT in Bhubaneswar. The PPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the PPT and the concerned users/organization bodies/service providers have made their submissions.

8.2. As decided at the joint hearing, the PPT was requested vide our letter dated 25 September, 2014 to take action on some points. The PPT has responded under cover of its letter dated 30 September 2014. The points of action decided at the joint hearing and the response of PPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Points decided at the joint hearing	Response of PPT
(i)	The users present at the joint hearing had expressed uncertainty on the discharge rate considered by the PPT to arrive at the per tonne rate for HMC. During the hearing, the PPT had made a mention about having considered the discharge rate of about 7000 tonnes per day. Some of the users were of the opinion that the discharge rate of 7000 tonnes per day is less. In this context, the PPT had agreed to review the discharge rate of the HMC. The PPT, therefore, to review the discharge rate of the HMC considered in its initial proposal and furnish its revised proposal.	The discharge rate considered as 6000 tonnes may be considered as 7000 tonnes as raised by many users. This discharge rate may be considered for arriving at a rate. However, for a better discharge rate, the operator may be rewarded and for a lower discharge rate, the operator may be penalized.
(ii)	With reference to the upfront payment considered by PPT as an item of capital cost, as agreed at the joint hearing, the PPT to furnish a copy of the written instruction received by it from the Ministry based on the recommendation of One Man Committee regarding Upfront payment.	The copy of the document furnished by the PPT, is a letter dated 24 July 2014, received by it from the Dy. Secretary of Ministry of Shipping (MOS), communicating the PPT about the Action Points to be taken up by the PPT based on the Report on Mechanisation Process at PPT. The action point relating to the Upfront payment as contained in the MOS letter is reproduced below: <i>“Paradip Port should adopt revenue share model with ‘penalty clauses for breakdown’ as followed in other Major Ports in the new tender instead of collection of upfront fees & Revenue share or only upfront fee etc. Only revenue share collection model may create more competition among crane providers.”</i>
(iii)	During the Joint hearing, the PPT had submitted that the capital cost of ₹37 crores considered as the cost of 1 No. of HMC is inclusive of cost of only 1 no. of grab, whereas, the PPT would require 2 more grabs to ensure smooth operation of HMC. The PPT had agreed to review its proposal so as to include the cost of 2 more grabs. The PPT to, therefore, revise the capital cost of the HMC and furnish its revised proposal, based on the revised workings.	The observation is taken into account for revised costing.

9.1. After the joint hearing, the Seaways Shipping and Logistics Limited (SSLL) vide its letter dated 23 September, 2014 has furnished its comments. In the said letter, the SSLL has mentioned that during the joint hearing, the Chairman of the Authority and Chairman of PPT had declared that the HMC charges will be ₹1000/- per container per move at PPT, as was paid by them earlier to the HMC operators. In this context, the SSLL has requested this Authority to issue a circular towards fixation of HMC charges for handling of containers as declared in the meeting to convince their vessel operators.

9.2. A copy of the said letter dated 23 September 2014 was forwarded to PPT, vide our letter dated 26 September, 2014, seeking their specific comments. The PPT vide its letter dated 20 October, 2014, while responding to the comments made by other users has mentioned that the rate on container handling through a HMC has been revised and reflected in the revised proposal of September, 2014.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) Provision of crange facility is one of the services listed under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 and, therefore, the tariff for providing crange facility needs to be regulated by this Authority. Section 42(4) of the MPT Act read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the MPT Act. In cases where the authorization arrangement under Section 42(3) is other than by way of a BOT Concession Agreement, Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. It may be recalled that such an exercise of fixing common ceiling tariff for the use of Harbour Mobile Crane (HMC) at PPT had earlier been undertaken in December 2009. Now again, the PPT has come up with a proposal for fixation of a common ceiling rate of tariff for the use of HMC at PPT without reference to any individual service provider. Though PPT is silent whether its proposal is under Clause 7.2, it has to be recognised that fixation of common ceiling rate at the Major Port Trusts is governed by Clause 7.2 of the 2005 Tariff Guidelines.
- (ii) The validity of the tariff fixed in December, 2009 has expired in January 2013. The Tariff Order of December, 2009 was fraught with litigation and the said order has been set aside by the Hon'ble High Court of Orissa and the appeal filed by this Authority in the Hon'ble Supreme Court challenging the Order of the Hon'ble High Court also has been dismissed. Therefore, tariff for the tariff cycle covered by the tariff Order of December, 2009 is required to be fixed afresh as per the directions of the Hon'ble High Court of Orissa. The proposal filed in July, 2014 is for future tariff cycle and based on the present cost of the Crane. A new crane will maintain productivity standard, reliability and keep the downtime to the minimum.
- (iii) The PPT had initially filed its proposal in July, 2014. Subsequently, while responding to the queries raised by us and based on the discussions held with the users/ service providers during the joint hearing, the PPT has filed a revised proposal. As brought out earlier, the revision is mainly seen to be to the extent of change in the capital cost of HMC due to consideration of cost of additional 2 Nos. of grabs and change in the working capital component, thereby resulting in changes in the operating costs which is calculated as a percentage of capital cost. Some change has also been proposed in the rate of depreciation considered by it earlier. This revised proposal of September, 2014 alongwith the information/ clarifications furnished by the PPT during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iv) Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, *inter alia*, calls for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. No specific guidelines have been laid down to fix tariff for the use of HMCs, either under 2005 tariff guidelines nor under 2008 tariff guidelines.

Clause 7.2 of the said tariff guidelines, under which the proposal is being considered, does not specify any particular tariff fixing methodology but only talks about the procedural aspects of filing tariff proposal and fixing tariff irrespective of the operator. Since separate set of norms under Clause 2.4.1. are not evolved, the norms prescribed in the tariff guidelines of 2008 are relied upon to test the reasonableness of the norms adopted by the PPT. It is noteworthy that such an approach has been adopted while fixing the tariff for the use of HMC in the cases relating to fixation of tariff for HMCs (governed by Clause 7.2 of the 2005 guidelines) at other major port trusts. The proposal of PPT is discussed elaborately in the subsequent paragraphs.

- (v) Capacity of the 100 Tonne HMC:
 - (a) In order to arrive at the proposed hire charge for the use of HMC, the PPT has considered the average of the actual cargo handled by 1 no. of HMC for a period of seven years in the past from 2007-08 to 2013-14, as base.

- (b) In terms of clause 7.2 of the 'Tariff Guidelines, 2005' and following the approach adopted by this Authority in fixation of common ceiling tariff under Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 for operation of HMC by private operators at some of the major port trusts like New Mangalore Port Trust (NMPT), V.O Chidambaranar Port Trust (VOCPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT), the PPT was specifically requested to review its proposal based on the normative capacity of the HMC, instead of considering the past actual traffic handled by the different service providers. In this connection, it was also pointed out to PPT that even during the fixation of hire charges for HMC at PPT in December 2009, the hire charge was fixed based on the normative capacity of the HMC as then proposed by PPT.
- (c) In spite of the specific request, the PPT did not consider normative capacity of the HMC. In view of cost escalation with efflux of time, the rate fixed in 2009 may not be attractive in the year 2013 or 2014. But, this cannot be the ground to deviate from the fundamental approach followed in all such cases. What transpired in the discussion, the PPT had with the users, which is cited as one of the reasons to deviate from the normative capacity based approach, has not been made available to this Authority. In view of this position, this Authority is not inclined to deviate from the normative capacity based approach of fixing tariff for the HMC uniformly followed in all such cases in other Major Port Trusts. The fixation of tariff based on normative approach linked to performance would encourage an operator to bring efficiency in operations and protects the users from inefficient operations.
- (d) The PPT envisages to handle three cargo categories viz., dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo. However, the PPT has not considered cargo handling rate for any category of the cargo, to determine the optimum capacity. The linkage of the proposed rate of ₹82.45 per tonne to the per day output of above 7000 tonnes is not based on any norms or scientific analysis but to suit the convenience of the service provider. Therefore, the handling rate of 12500 tonnes per day for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 3750 tonnes per day in respect of other cargo as per the handling norms uniformly adopted in fixation of tariff for a 100 Tonne HMC in the other Major Port Trusts are considered in the analysis.
- (e) Considering 4000 working hours per annum as normative level of working hours (as considered in fixation of tariff for HMC under Clause 7.2 at other Major Port Trusts) the normative capacity of the HMC works out to 2.98 million tonnes incase of exclusive handling of dry bulk cargo, 1.43 million tonnes incase of exclusive handling of break bulk cargo and 0.89 million tonnes incase of exclusive handling of other cargo.
- (vi) Capital Cost:
- (a) The PPT has estimated the capital cost of the 100 tonne HMC at ₹4100 lakhs. This capital cost consists of three components viz., cost of the HMC at ₹3700 lakhs along with one grab of 37 cbm, cost of 2 Nos. of grabs at ₹200 lakhs and other expenses to cover sundry debtors and spares to the tune of ₹200 lakhs.
- (b) The documentary evidence furnished by the PPT in support of the cost of the HMC reflects the basic cost of HMC at 3430000 Euros and transportation component to the tune of 270000 Euros with the exchange rate of ₹80 per Euro as considered by PPT and taking into account the component of customs duty @ 25% on the cost of HMC, the cost of HMC is worked out to ₹3700 lakhs by the PPT.
- The cost of HMC including transportation has been updated by considering an Exchange rate of ₹77.09 per Euro, to reflect the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case. The customs duty is considered at 25%, as proposed by the PPT, on the updated cost of HMC.
- (c) The PPT has not furnished documentary evidence in support of cost of grabs. However, the cost of one grab considered at ₹100 lakhs is seen to be reasonable when verified with reference to cost of grabs considered in other upfront/reference tariff cases, where use of grabs has been envisaged. The cost of grabs is, therefore, relied upon in the analysis.
- (d) The PPT has considered other capital cost to the tune of about ₹200 lakhs so as to factor the sundry debtors at ₹150 lakhs and cost of spares at ₹50 lakhs. It appears that the intention of the PPT in this regard is to cover the working capital component. If reference is drawn to the norm prescribed in the guidelines for multipurpose cargo terminal as well as other cargo terminals, it provides for consideration of miscellaneous capital cost at 5% of equipment cost to cover working capital margin and Interest during construction, among other things. Therefore, if 5% of the estimated capital cost of ₹3765.41 is considered, it works out to ₹188.27 lakhs.

- (e) Thus, the total Capital cost of the HMC works out to ₹3953.68 lakhs as against ₹4100 lakhs considered by the PPT.
- (vii) Operating Cost.
- (a) Fuel:
- While prescribing the hire charge for a 100 tonne HMC at the other Major Port Trusts, the fuel consumption of 70 litres per hour per HMC for 4000 hours per annum, is considered.
- The PPT in its proposal, by considering the filling factor, cargo density, grab capacity etc., has estimated fuel consumption to the tune of 0.08 litres per tonne. The fuel consumption based on 0.08 litres per tonne is reported to be less than the fuel consumption envisaged based on 70 litres per hour, by PPT.
- The Orissa Stevedores Limited (OSL) and Utkal Chamber of Commerce and Industry (UCCI) have expressed inadequacy of the fuel consumption considered by the PPT.
- In this connection, considering the consumption of 70 litres per hour, as is considered in other HMC cases, it works out to a consumption of about 0.09 litres per tonne (70 litres per hour/744 tonnes per hour) in respect of dry bulk cargo, 0.19 litres per tonne (70 litres per hour/357 tonnes per hour) in respect of break bulk cargo and 0.31 litres per tonne (70 litres per hour/223 tonnes per hour) in respect of other cargo. Thus, as rightly brought out by PPT, these consumption norms are seen to be higher than the consumption of 0.08 litres per tonne considered by the PPT.
- In this regard, it is relevant here to mention that the HMC at PPT is envisaged to handle all types of cargo i.e. dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo. In such scenario, when the HMC is used exclusively to handle dry bulk cargo, the consumption of 0.08 litres per tonne considered by the PPT may be appropriate. However, if the HMC is deployed exclusively to handle break bulk cargo or other cargo, the consumption of 0.08 litres per tonne considered by the PPT may not be sufficient. In view of this position, it is felt appropriate to consider the fuel consumption of 70 litres per hour per HMC for 4000 hours per annum, as uniformly considered at other Major Port Trusts for similar cases.
- Generally, for estimating the fuel cost, the cost of normal High Speed Diesel (HSD) is considered. During the consultation proceedings relating to fixing tariff for HMC in PPT, in compliance to the directions of the Hon'ble High Court of Orissa, some of the service providers had then submitted that they use premium diesel for HMC operations, which is costlier than the normal HSD, which was not objected by the PPT. In such a scenario, it is felt appropriate to consider the prevailing rate of premium diesel at ₹60.83 per litre, to arrive at the fuel cost.
- (b) Repairs and Maintenance cost, Insurance cost and Other Expenses are estimated at 5%, 1% and 5% of the capital cost of the HMC by PPT, which is seen to be in line with the percentages considered for estimating the above said expenses, while fixing tariff for the use of HMC at other major port trusts. The PPT is not seen to have considered the component of the Miscellaneous Capital cost while arriving at the above said expenses. In our analysis, the component of the Miscellaneous Capital cost is also considered while determining the above mentioned expenses.
- (c) Depreciation:
- Responding to the observation made by the Orissa Stevedores Ltd. (OSL), the PPT, in its revised proposal has considered depreciation at 18.10%, reportedly based on the provisions of the Companies Act, 2013. The PPT has, however, not quoted the reference to the relevant provision of the Companies Act, 2013, based on which it has arrived at the depreciation rate of 18.10%.
- In this connection, it is relevant here to mention that during the disposal of the proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of Reference tariff for the use of HMC, the CHPT had then submitted that the provisions as per the Companies Act, 2013 (Schedule II of section 123 Part C(K) (2) and notes under Serial No. 6 of the Companies Act 2013), suggest that the useful life of heavy lift equipment be considered as 20 years. This translates to a depreciation rate of 5% per annum. However, the Act also suggests that the depreciation rate be increased by 100% of existing rate in case of a three shift operation. This would mean that the depreciation rate of 5% gets doubled to 10%. Accordingly, the depreciation in the case of HMC was considered at 10% of capital cost of the HMC.
- In the absence of indication of the relevant provision of the Companies Act, 2013, based on which PPT has arrived at the depreciation rate of 18.10%, this Authority is not in a position to

consider depreciation at 18.10% per annum. It is, therefore, considered at 10% per annum based on the reference furnished by the CHPT then.

(d) Licence fee:

The licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates (SOR) of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the PPT for an area of 500 sq. metres of land area at the rate of ₹12/- per sq. metre per month for a period of 12 months. The requirement of the area of 500 sq. mtr as estimated by PPT is relied upon. With reference to the rate of license fee the PPT has stated to have considered the License fee as prescribed in the prevailing scale of rates of the port and the port has not considered the escalation factor in the licence fee.

The reason for not considering escalation factor by the PPT to arrive at the licence fee prevailing during the year 2014 remains unexplained. Further, it is not clear as to the year from when the rate of ₹12/- per sq. metre is being implemented by the PPT, as the general revision proposal of PPT in the past i.e. 2011 as well as 2007 (when this Authority has disposed the general revision proposals of PPT), reflect the rate of licence fee at ₹12/- per sq. metre. The position prior to the year 2007 is not available.

In view of the above position, the rate of ₹12/- per sq. metre per month is considered in the analysis as estimated by the port, without considering escalation factor. Since the prescription in the existing SOR is ₹12/- per sq.mtr., the payment of license by the service provider to the port will be at this level only.

Since the license fee is payable by the operator without any break, as confirmed by the port, the license fee is considered for the entire period of 12 months in the analysis, instead of 7 months idle period of the HMC generally considered while disposing HMC cases of other major port trusts including the PPT HMC Order of December 2009.

- (viii) Return on Capital Employed is allowed at 16% of the estimated capital cost of the HMC.
- (ix) Thus, the annual revenue requirement, which is the sum total of the annual operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹1633.91 lakhs, as against the revenue requirement of ₹1693.52 lakhs, estimated by the PPT.
- (x) As per policy direction of the Government, concessional tariff is to be prescribed for coastal cargo (other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets) not exceeding 60% of the normal cargo/vessel related charges. The government policy of allowing concessional rate for coastal cargo is binding on PPT as well as this Authority. Therefore, it is not possible to fix a common rate for foreign cargo and costal cargo, as requested by the OSL. In any case, the concession allowed on Coastal cargo is built into the calculation of rate for foreign cargo. From the details furnished by the PPT, it is seen that the average ratio of foreign and coastal cargo handled by the HMC during the years 2010-11 to 2013-14 works out to 98.71 : 1.29. This position is considered.
- (xi) Thus, considering the normative capacity of the HMC at 2.98 million tonnes incase of exclusive handling of dry bulk cargo, 1.43 million tonnes incase of exclusive handling of break bulk cargo and 0.89 million tonnes incase of exclusive handling of other cargo and based on the Annual revenue requirement of ₹1633.91 lakhs and based on the ratio of foreign and coastal cargo, the per tonne rate works out to ₹55.18 per MT for Dry Bulk Cargo, ₹114.97 per MT for Break Bulk Cargo and ₹183.95 per MT in respect of Other cargo, as against the rate of ₹84.68 per MT for Dry Bulk Cargo, ₹176.11 per MT for Break Bulk Cargo and ₹281.95 per MT for Other cargo, as proposed by the port.
- (xii) The difference in rate approved by this Authority and proposed by the PPT is mainly attributable to difference arising due to consideration of the normative capacity based approach based on the approach uniformly adopted by this Authority in the disposal of similar cases of other major port trusts as compared to the approach considered by PPT of basing its calculations on the actual/estimated traffic.
- (xiii)
 - (a) It is relevant here to mention that the PPT in addition to proposing of rates for handling Dry Bulk Cargo, Break Bulk Cargo and Other cargo, has also proposed the rate for handling of containers by HMC at ₹2000/- per container in its revised proposal of September, 2014. However, the PPT has not furnished any basis or workings to arrive at the rate for handling containers by the HMC, from the revenue requirement pertaining to HMC.
 - (b) In this connection, it is relevant to recall here that recently, this Authority vide its Order No. TAMP/25/2013-MOPT dated 04 August 2014 has fixed tariff for handling of containers by a 100 tonne HMC. With regard to normative capacity of handling containers by a 100 tonne HMC, for the reasons mentioned in the said Order, the handling rate of 20 moves per hour per HMC was relied upon. Considering the same handling rate of 20 moves per hour and based on 4000 hours of operation of an HMC in the instant case, the normative capacity of the HMC at PPT works out to 80000 containers incase of exclusive handling of containers. Further,

considering the revenue requirement of ₹1633.91 lakhs, as already discussed in the preceding paragraph, the rate for handling a container by HMC works out to about ₹2042/-.

However, this cannot be prescribed as it is, for the reason that the share of various types of containers comprising of different categories and sizes of containers i.e. laden and empty, 20' / 40' and above 40' containers in TEUs handled, hazardous, over dimensional, would have a bearing on the revenue requirement. For example, the handling charges for one 40' container will be 1.5 times that for the 20' container, the handling charges for one above 40' container will be 2 times that for the 20' container, handling rate for hazardous containers will be 1.25 times of the normal container. In the absence of any such analysis made available by the PPT, it is not found possible to prescribe rates for handling of containers by the HMC at PPT. Further, as stated earlier, the rate for handling of containers by HMC at ₹2000/- per container has been proposed by the port in its revised proposal of September 2014. As a result, the users/service providers are unaware of such a proposal. In view of the overall position, the PPT is advised to file a well analysed proposal, if it so desires, to arrive at the rate for handling various types of containers (within the normative capacity of 80000 containers) by the HMC based on the revenue requirement of ₹1633.91 lakhs, as already assessed.

- (c) During the proceedings relating to the case in reference as also mentioned by the PPT in its draft Scale of Rates, it has been brought out by some users/service providers that the HMC operators at PPT are currently charging ₹1000/- per container for handling containers. This Authority has so far not prescribed any rate for handling of containers by the HMC at PPT. The basis for the said levy is not known. The PPT is, therefore, advised to refrain from levying any charges or allow levy of any charges by the service provider, which does not have the approval of this Authority.
- (d) No declaration was made either by this Authority or by the PPT at the joint hearing that the HMC charge will be ₹1000/- per container per move at the PPT, as claimed by the SLL. When sought specific comments of PPT in this regard, the PPT has also not confirmed any such declaration but simply stated that it has proposed rate for container handling in its revised proposal of September 2014.
- (xiv) Based on the above position, the cost statement furnished by the PPT has been modified. The modified cost statement is attached as **Annex**.
- (xv) (a) Clause 5.9 of the 2005 Guidelines calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. Accordingly, performance linked tariff has been prescribed not only at PPT but also at other major port trusts where the use of HMC is envisaged based on deployment of HMC by the service providers. The tariff has been prescribed for each type of cargo i.e. dry bulk cargo, break bulk cargo and other cargo, by taking into account the base performance level at 12500 tonnes per day, 6000 tonnes per day and 3750 tonnes per day respectively, based on the handling rates considered while determining the normative capacity.
- (b) In its proposed Scale of Rates furnished by the PPT alongwith its revised proposal of September 2014, the PPT has proposed performance linked charges based on the base performance level of 7001-9000 tonnes per day in respect of dry bulk cargo, 3501-5500 tonnes per day in respect of break bulk cargo and 2001-4000 tonnes per day in respect of other cargo. For any increase in the performance level above the base level, the PPT has proposed a flat 5% increase in the base rates and for any reduction in the performance level below the base level, the PPT has proposed a flat 5% reduction in the base rates. The base performance level proposed by PPT is not supported by any analysis.
- (c) As discussed earlier, the output norm of 12500 tonnes for dry bulk cargo, 6000 tonnes per day for break bulk cargo and 3750 tonnes per day for other cargo has been considered to arrive at the base rate. Therefore, the cutoff point is also required to be linked to the normative level of handling rate for each type of cargo, as stated above.
- (d) With regard to prescription of incentive for better performance, a 5% increase at the level proposed by the PPT and that also prevailing in the existing scenario is retained. However, with regard to prescription of disincentive for under performance, if the rate for performance below the benchmark level is prescribed, it may lead to the HMC operator not in a position to recover the estimated annual revenue requirement, thereby putting the operator into a disadvantageous position. Thus, it is felt appropriate that irrespective of performance below the base level, the HMC operator should be in a position to atleast recover the base rate pertaining to the specific cargo category. In view of this position, no rate at reduced level is prescribed for any reduction in the performance level below the base level.
- (xvi) The general notes proposed by the PPT, which are found to be in consonance with the general notes approved for similar cases at other Major Port Trusts, are approved.

- (xvii) The proposal of the PPT to index the proposed rate to the whole sale Price Index (WPI) to the extent of 60% of the WPI, capping such indexation to 3% per annum is based on 2008 guidelines. Since the proposal for fixation of tariff for HMC is processed under 2005 tariff guidelines, it is not found possible to approve the proposed arrangement.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves to replace the following provision in place of the existing provision contained at Section 2.15(B) in the existing Scale of Rates of PPT in Chapter – II, Cargo related charges:

- “2.15 (B) Charges for use of 100 Tonne Harbour Mobile Crane installed by the private operators:
(i) For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
12500	55.18	33.11
12501-13500	57.94	34.77
13501 – 14500	60.70	36.42

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tonnes.

- (ii) For Break Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
6000	114.97	68.98
6001-7000	120.72	72.43

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes.

- (iii) For Other cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3750	183.95	110.37
3751-4750	193.14	115.89

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes.

Notes:

- (i) The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded/unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs.}$$

Total time taken from vessel commencement to completion

- (ii) According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading/discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded/discharged.

- (iii) If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (iv) In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/discharged prior to break-down divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v) In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading/unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi) In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown/non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs. 1,00,000/- (Rupees one lakh) only. The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.
- (vii) In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding."

12.2. The rate approved shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of three years. The approval accorded would automatically lapse unless specifically extended by this Authority.

12.3. As per clause 7.2. of the tariff guidelines, the rate approved by this Authority for Harbour Mobile Crane is a ceiling rate and will apply commonly at the port for identical facility/ service offered at the port without reference to any particular service provider. As per Clause 7.3. of the tariff guidelines, the Port Trust should ensure by suitably including a necessary condition in the authorization arrangement that the authorized service providers do not charge more than the prescribed ceiling rates.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/Exty./143/2014]

ANNEX

CALCULATION SHEET TO ARRIVE AT THE PER TONNE HANDLING RATE FOR THE 100 TONNE MOBILE HAROUR CRANE AT PARADIP PORT TRUST

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Description	Estimates furnished in the Revised proposal of PPT dated 29.09.2014	Estimates as moderated by TAMP		
I	Optimal capacity		Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
(i)	Cargo Share	-	100%	100%	100%
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per day	-	12500	6000	3750
(ii)	Cargo Handling rate in tonnes per hour	-	744	357	223
(iv)	Total Working Hours in a year	-	4000	4000	4000
(v)	No. of HMCs considered	-	1	1	1
(vi)	Individual cargo capacity (i*ii*iv*v)	-	2976190	1428571	892857
(vii)	Annual Handling capacity (in lakh Tonnes)	20	29.76	14.29	8.93
(viii)	Annual Handling capacity (in Million tonnes)	2.00	2.98	1.43	0.89
II	<u>CAPITAL COST</u>				
(i)	Cost of 100T Mobile Harbour Cranes With 2 Nos. of Grab PPT- (€ 3430000+ € 270000)* Rs. 80 TAMP-(€ 3430000+ € 270000)* Rs. 77.09	2,960.00	2,852.33		
(ii)	Cost of additional 2 Nos. of Grabs	200.00	200.00		
(iii)	Custom Duty @ 25% of cost of HMC	740.00	713.08		
(iv)	Miscellaneous Capital Cost (PPT – Rs. 200 lakhs) (TAMP - 5% of Capital cost)	200.00	188.27		
	TOTAL of II (i+ii)	4,100.00	3,953.68		
III	<u>OPERATING COST PER ANNUM</u>				

(i)	Fuel Cost :							
	(PPT - 0.08 Ltrs per tonne* Rate per ltr Rs. 72 * 20 lakh Tonnes) (TAMP - 70 ltr per hour* ₹60.83 rate per ltr * 4000 hours)	115.20				170.32		
(ii)	Maintenance & Repair: (PPT - @ 5% on Equipment cost) (TAMP - @ 5% on Equipment cost)	195.00				197.68		
(iii)	Insurance @ 1% on Capital cost	39.00				39.54		
(iv)	Depreciation: (PPT - 18.10% of WDV of Capital cost) (TAMP - 10% of Capital Cost)	492.60				395.37		
(v).	License fee (PPT & TAMP - Rs. 12/- per sq.mtr per month * 500 sq.mtr * 12 months)	0.72				0.72		
(vi)	Other expenses @ 5% of Capital Cost	195.00				197.68		
	Total Operating Cost (Sum i to vi)	1,037.52				1,001.32		
IV	Return on Capital Employed @ 16%	656.00				632.59		
V	<u>Estimated Annual Revenue Requirement:</u>							
	(a) Total Operating Cost	1,037.52				1,001.32		
	(b) Return on Capital Employed	656.00				632.59		
	(c) Total Revenue Requirement	1,693.52				1,633.91		
VI	<u>Cost per MT</u>	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo	Container	Dry Bulk Cargo	Break Bulk Cargo	Other Cargo
	(a) Total Annual Requirement (₹ in lakhs)	1,693.52				1,633.91	1,633.91	1,633.91
	(b) Capacity	2000000				2976190	1428571	892857
	(c) Cost Per MT							
	(i) Foreign	84.68	176.11	281.95	2000.00	55.18	114.97	183.95
	(ii) Coastal	-	-	-	-	33.11	68.98	110.37